PL ISSN 0137-866x • Nr ind. 37606



• SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA w relacji Tadeusza Rejniaka
• CHALLENGER po raz drugi w kosmosie
• ZLOT RZESZOWSKI I LOT KRAKOWSKI
• PRZYGODA na BIESIE

29–30 (1651–1652) • 17–24.07. 1983 CENA 20 zł.

SKRZYDLATA POLSKA

Lotnicze lato '83 – na obozie LPW

Zdjęcie: Bernard Koszewski

PROMOCJE W WYŻSZYCH SZKOŁACH OFICERSKICH

22 sierpnia br. odbyły się w wyższych szkołach oficerskich uroczyste promocje.

Absolwentów Wyższej Szkoły Oficerskiej Wojsk Rakietowych i Artylerii im. gen. J. Bema w Toruniu promował Główny Inspektor Obrony Terytorialnej, wiceminister Obrony Narodowej, gen. broni **Tadeusz Tuczapski**. Pierwsze lokaty zdobyli podporucznicy inżynierowie: **Jerzy Kociałkowski**, **Lech Krawczyk** i **Eugeniusz Obuch-Woszczatyński**.

W Wyższej Szkole Oficerskiej Wojsk Obrony Przeciwlotniczej im. por. M. Kalinowskiego w Koszalinie aktu promocji dokonał szef Głównego Zarządu Szkolenia Bojowego, gen. dyw. **Wojciech Barański**. Prymusem szkoły został ppor. **Paweł Trawkowski**.

Na stopień ppor. inż. promował absolwentów Wyższej Oficerskiej Szkoły Radiotechnicznej im. kpt. Sylwestra Bartosika w Jeleniej Górze dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, gen. dyw. **Longin Łozowicki**. Pierwsze trzy lokaty zdobyli podporucznicy inżynierowie: **Wiesław Głowacki**, **Zbigniew Dorosz** i **Ryszard Wojciechowski**.

SETNY KOMPLET DLA IŁA-86 Z PZL-MIELEC

W Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL-Mielec wyprodukowano setny zespół kompletu elementów dla radzieckiego samolotu pasażerskiego Ił-86, którym był komplet usterzenia. Dotychczas wysłano z Mielca do Woroneża w ZSRR, gdzie odbywa się montaż radzieckiego aerobusu, wyprodukowane przez mielecki zakład dla Iła-86 m. in. 43 komplety usterzenia, 21 kompletów wysięgników i 7 klap.

XXVII SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POLSKI W OLEŚNICY

W dniach 16—19 sierpnia rozegrano w Oleśnicy XXVII Spadochronowe Mistrzostwa Polski. Bezkonkurencyjni okazali się skoczkowie wojskowi.

W konkurencji skoków na celność lądowania zwyciężył **Wiesław Guzik** (WKS Wawel) — 0,00 m; 2 miejsce zajął **Wiesław Skóra** (WKS Zawisza) — 0,01 m; 3 — **Włodzimierz Kowalaszek** (WKS Zawisza) — 0,01 m. Wśród kobiet w tej konkurencji najlepsza była **Krystyna Pączkowska** (WKS Śląsk) — 0,04 m, przed **Lidią Wróblewską** (Aeroklub Gdański) — 0,08 m i **Ireną Szwedek** (Aeroklub ROW) — 0,20 m.

W akrobacji spadochronowej 1 miejsce zajął **Wiesław Skóra** (WKS Zawisza) — 33,46 s, przed **Wiesławem Guzikiem** (WKS Wawel) — 34,55 s i **Markiem Fotygą** (WKS Zawisza) — 34,68 s. Wśród kobiet ponownie zwyciężyła **Krystyna Pączkowska** (WKS Śląsk) — 35,19 s, przed **Lidią Wróblewską** (Aeroklub Gdański) — 37,92 s i **Ireną Szwedek** (Aeroklub ROW) — 41,29 s.

Absolutnymi mistrzami Polski w spadochroniarstwie na 1983 r. zostali: **Wiesław Guzik** (WKS Wawel, 27 lat, 3 050 skoków) i **Wiesław Skóra** (WKS Zawisza) — po 5 pkt. Trzecie miejsce zajął **Ireneusz Zalewski** (WKS Śląsk) — 52 pkt; wśród kobiet — **Krystyna Pączkowska** (WKS Śląsk) — 2 pkt, przed **Lidią Wróblewską** (Aeroklub Gdański) — 8 pkt i **Ireną Szwedek** (Aeroklub ROW) — 18 pkt.

Omówienie mistrzostw podamy w następnych numerach.

WZNOWIENIE LOTÓW DO ZIELONEJ GÓRY

Po zakończeniu prac remontowo-konserwacyjnych na lotnisku w Zielonej Górze, PLL LOT wznowiły 12 września regularną komunikację lotniczą między tym miastem a Warszawą. Regularne rejsy odbywają się na tej trasie codziennie, oprócz sobót i niedziel.

POKAZY LOTNICZE W INOWROCŁAWIU

50-lecie Aeroklubu Kujawskiego, 40-lecie ludowego Wojska Polskiego i 800-lecie Inowrocławia upamiętniono 3 września br. w Inowrocławiu atrakcyjnymi pokazami lotniczymi z udziałem lotnictwa sportowego. Na program pokazów złożyły się m. in.: akrobacja szybowcowa i samolotowa, skoki spadochronowe, pokazy śmigłowców i samolotów oraz start balonu Canon.

W tym dniu odbyły się również główne obchody złotego jubileuszu Aeroklubu Kujawskiego. Długoletni wyróżniający się pracownicy i działacze lotnictwa sportowego zostali odznaczeni i uhonorowani odznakami i dyplomami. Współpracujących z aeroklubem działaczy i instytucje wyróżniono medalami okolicznościowymi 50-lecia Aeroklubu Kujawskiego. Miło nam, że wśród wyróżnionych tym medalem znalazła się również redakcja „Skrzydlatej Polski". Dziękujemy.

30 DROMADERÓW DLA GRECJI

Podpisano kontrakt zawarty pomiędzy mielecką Wytwórnią Sprzętu Komunikacyjnego PZL a rządem greckim (Ministerstwem Gospodarki Narodowej) na dostawę 30 sztuk polskich samolotów rolniczych PZL M-18 Dromader.

Termin dostawy jest rekordowo krótki, przewiduje bowiem całkowitą realizację kontraktu w okresie zaledwie 2 miesięcy, września i października br. Kontrakt dotyczy Dromaderów przede wszystkim w wersji przeciwpożarowej.

WIELKIE POKAZY LOTNICZE W RZESZOWIE

Aeroklub Rzeszowski, Ośrodek Szkolenia Personelu Lotniczego, Dowództwo Wojsk Lotniczych oraz Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego PZL-Rzeszów, zorganizowały 4 września na lotnisku Jasionka wielkie pokazy lotnicze z okazji 40-lecia ludowego Wojska Polskiego oraz 45-lecia powstania przemysłu lotniczego na Rzeszowszczyźnie. Pokazy, w których wzięło udział lotnictwo wojskowe, cywilne i sportowe, oglądało kilkanaście tysięcy widzów.

FESTYN LOTU NA OKĘCIU

Z inicjatywy dyrekcji, komitetu zakładowego PZPR i innych organizacji społeczno-politycznych PLL LOT, przeprowadzono w niedzielę, 4 września, na stadionie Robotniczego Klubu Sportowego „Okęcie" festyn rekreacyjny dla pracowników LOTU.

Festyn, który trwał na stadionie od rana do zmierzchu, zgromadził wielu chętnych do wspólnej zabawy. Były na nim konkursy i pokazy sportowe, mecz piłkarski, gry i zabawy dla młodych i starszych, pokaz mody, występy estradowe, spotkania towarzyskie z ciekawymi ludźmi oraz pracowników z przedstawicielami dyrekcji. Dużym powodzeniem cieszył się kiermasz handlowy, w którego stoiskach można było kupić niektóre poszukiwane towary. Na festynie dostrzegliśmy m. in. znakomitych sportowców lotniczych, a zarazem pilotów LOTU, mistrza świata **Krzysztofa Lenartowicza**, znakomitego pilota i działacza polskiego szybownictwa — **Edwarda Makulę**. Gościem na festynie był również lotnik-kosmonauta płk dypl. pil. **Mirosław Hermaszewski**.

Wielu uczestników festynu wyraziło opinię, że winien on wejść do dorocznej tradycji LOTU we wrześniu — miesiącu Warszawy.

SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA JUNIORÓW

W dniach 14—28 sierpnia br. odbyły się w Lesznie XI Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów. Startowało 54 pilotów i pilotek, w tym 24 w klasie standard i 30 w klasie klubowej. Rozegrano odpowiednio 12 i 11 konkurencji, podczas których młodzi piloci przelecieli 105 119 km w czasie 2 324 h.

Wyniki: klasa standard — 1. **Marek Kamoś** (Aeroklub Poznański) — 9 194 pkt; 2. **Lothar Wittig** (RFN) — 8 979 pkt; 3. **Adam Krasnodębski** (Aeroklub Opolski) — 8 812 pkt; klasa klubowa — 1. **Andrzej Ogonowski** (Aeroklub Grudziądzki) — 7 953 pkt; 2. **Zbigniew Górecki** (Aeroklub Łódzki) — 7 893 pkt; 3. **Dariusz Brzykcy** (Aeroklub Elbląski) — 7 793 pkt.

POWSTAŁA SEKCJA KLUBU PUBLICYSTÓW LOTNICZYCH SD PRL W POZNANIU

W Poznaniu odbyło się zebranie założycielskie sekcji Klubu Publicystów Lotniczych SD PRL. Wzięli w nim udział: zastępca dowódcy Wojsk Lotniczych ds politycznych płk dr **Jan Celek**, wiceprezes Oddziału Poznańskiego SD PRL ppłk mgr **Zdzisław Janoś**, prezes Klubu Publicystów Lotniczych red. **Tadeusz Malinowski**. Po omówieniu zadań sekcji, wybrano nowe władze. Przewodnictwo zarządu powierzono red. **Bogumiłowi Leśniewskiemu** („Wiraże"), zastępcą przewodniczącego został red. **Wiesław Babiarz**, a sekretarzem red. **Edward Wójcik**.

JERZY MAKULA WICEMISTRZEM RFN

Z udziałem 50 zawodników z 5 krajów rozegrano na przełomie sierpnia/września w Mehldorfie międzynarodowe mistrzostwa RFN w akrobacji szybowcowej. Duży sukces odniósł polski pilot **Jerzy Makula**, który zajął w nich 2 miejsce — 13 178 pkt, ulegając jedynie reprezentantowi gospodarzy **Ludwigowi Fussowi**, który miał 13 348 pkt. Mistrzostwa te miały charakter rekonesansu przed zaplanowanymi w 1984 r. szybowcowymi mistrzostwami Europy w akrobacji.

MOŻNA KUPIĆ NUMERY „SKRZYDLATEJ POLSKI" Z LAT 1982—1983

Ośrodek Informacyjny Wydawnictw Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa, zawiadamia że w Ośrodku są do nabycia następujące numery naszego czasopisma:

z roku 1982: 4, 6, 7, 8, 10, 12, 13, 16, 18, 21, 22, 23, 27, 28, 29, 31;

z roku 1983: 2, 3, 4, 6, 7, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21. Chętnym spoza Warszawy wysyła się brakujące numery po otrzymaniu należności z doliczeniem kosztów przesyłki.

W SKRÓCIE

● Ekipa masielskiego Instalu zamontowała za pomocą śmigłowca Mi-6 maszt anteny radiowo-telewizyjnej na wysokim budynku Biblioteki Ekonomicznej w Poznaniu.

● W Krakowie rozegrano w pierwszej połowie września XX Spadochronowe Mistrzostwa Wojska Polskiego.

● Franciszek Kępka zwyciężył (klasa club) w międzynarodowych zawodach szybowcowych (31.07.—15.08.) w Dinslaken (RFN); Stanisław Wujczak zajął 9 miejsce.

ZMARLI

1 września 1983, w wieku 52 lat, płk dypl. pil. **CZESŁAW KANTYKA**, zasłużony oficer Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

4 września 1983, w wieku 70 lat, **STEFAN HARENDA**, emerytowany kpt. pil. — instruktor PLL LOT, milioner powietrzny, żołnierz Wojny Obronnej Polski 1939, odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotym Krzyżem Zasługi, Krzyżem Walecznych.

5 września 1983, w wieku 50 lat, pilot **TADEUSZ KAMIŃSKI**.

W NASTĘPNYM NUMERZE

● TARCZA NAD POLSKĄ
● 60-LECIE PIERWSZYCH ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH W POLSCE
● LOTNICTWO NA MTK
● 1 ESKADRA LOTNICZA LWP
● SAMOLOTY ŚWIATA — DC-9 (MD-80)
● LOTNICTWO WOJSKOWE GRECJI

WRZESIEŃ 1939

Lotnictwo polskie wojnę obronną 1939 rozpoczęło w pełnym składzie mobilizacyjnym (personel i sprzęt bojowy). Do walki przystąpiło 43 eskadry (15 eskadr myśliwskich, 9 bombowych, 7 rozpoznawczych, 12 obserwacyjnych), całe zaplecze lotnictwa pierwszej linii, a także obrona przeciwlotnicza. Główne siły lotnictwa polskiego walczyły do 17 września, a następnie, na rozkaz dowództwa, przekroczyły granicę państwową. Niektóre eskadry (klucze lub plutony) prowadziły dalsze działania bojowe; najdłużej pluton SGO POLESIE pod dowództwem por. pil. Edmunda Piorunkiewicza (do 6 października).

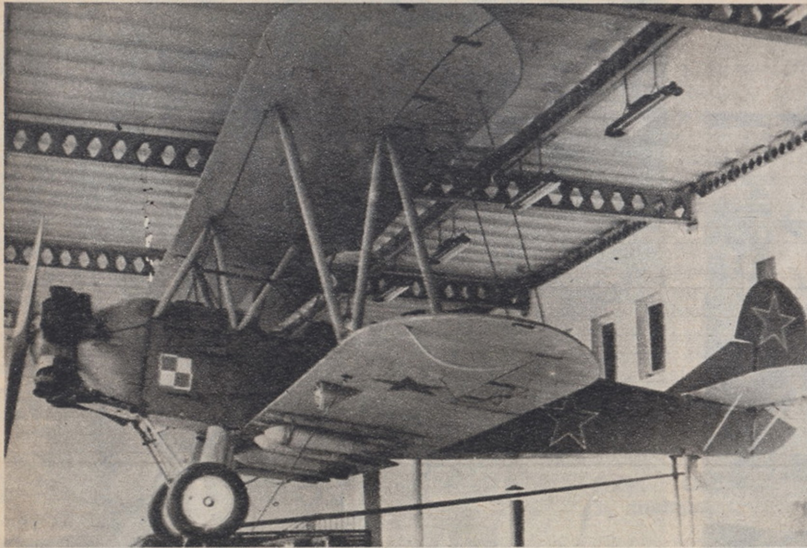
159 polskich pilotów myśliwskich zestrzeliło w Wojnie Obronnej Polski 1939 (do 17 września) 150 samolotów niemieckich oraz uszkodziło co najmniej 50. 1 września rano w rejonie Olkusza ppor. pil. Władysław Gnyś (121 eskadra myśliwska) zestrzelił w jednym locie 2 Dorniery. Tego samego dnia polscy piloci myśliwscy zestrzelili blisko 30 samolotów wroga. Stoczono wiele zwycięskich walk powietrznych, m. in. w rejonie Warszawy (Brygada Pościgowa) i Łodzi (161 i 162 eskadry myśliwskie). Najwięcej zwycięstw powietrznych w Wojnie Obronnej Polski 1939 uzyskał ppor. pil. Stanisław Skalski (142 eskadra myśliwska), który zestrzelił 6 i 1/2 samolotu niemieckich. Ogółem we wrześniu poległo 18 polskich pilotów myśliwskich. Również eskadry bombowe spełniły powierzone im zadania bojowe m. in. bombardując skutecznie kolumny wojsk niemieckich. Dokonały także licznych lotów nękających, niszcząc sprzęt wroga oraz wywołując panikę. Ogółem eskadry lotnictwa bombowego wykonały blisko 400 zadań bojowych i zrzuciły ok. 200 ton bomb. Spośród personelu tego lotnictwa życie straciło 69 lotników. Zestrzelono kilkanaście samolotów przeciwnika. Z kolei eskadry rozpoznawcze i obserwacyjne działające na korzyść poszczególnych armii wykonały ponad 700 zadań bojowych bez osłony myśliwskiej. Walnie przyczyniły się do prowadzenia wojny obronnej przez wojska lądowe. Wiele ważnych zadań wykonały plutony łącznikowe oraz eskadry sformowane na przełomie sierpnia i września.

Ogółem polskie lotnictwo i obrona przeciwlotnicza wyeliminowały z walki blisko 600 samolotów niemieckich. Straty zadane Luftwaffe były szokujące i zupełnie przez nią nieoczekiwane. Świadczą o tym tajne raporty opublikowane w latach powojennych w RFN. Liczono się, że polskie lotnictwo zostanie zniszczone w pierwszym dniu wojny przez zaskoczenie w wyniku bombardowania lotniczego. Według założeń sztabowców hitlerowskich zajęcie Polski było kwestią kilku dni. Mimo przewagi liczebnej i technicznej wroga, Polacy jako pierwsi w II wojnie światowej zadali Niemcom hitlerowskim dotkliwe straty.

WARUNKI PRENUMERATY NA 1984 ROK

1. dla osób prawnych — instytucji i zakładów pracy:
— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby Oddziałów RSW „Prasa-Książka-Ruch" zamawiają prenumeratę w tych oddziałach;
— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma Oddziałów RSW „Prasa-Książka-Ruch" i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli;
2. dla osób fizycznych — indywidualnych prenumeratorów:
— osoby fizyczne zamieszkałe na wsi i w miejscowościach, gdzie nie ma Oddziałów RSW „Prasa-Książka-Ruch" opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli;
— osoby fizyczne zamieszkałe w miastach — siedzibach Oddziałów RSW „Prasa-Książka-Ruch" opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych nadawczo-oddawczych, właściwych dla miejsca zamieszkania prenumeratora. Wpłaty dokonują używając „blankietu wpłaty" na rachunek bankowy miejscowego Oddziału RSW „Prasa-Książka-Ruch".
3. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa-Książka-Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto NBP XV Oddział w Warszawie Nr 1153-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy;

Terminy przyjmowania prenumeraty na kraj i za granicę;
— do dnia 10 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego oraz cały rok następny,
— do dnia 1 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty roku bieżącego.





1 2

MUZEUM OREŻA POLSKIEGO W KOŁOBRZEGU

W roku bieżącym mija 25 lat od momentu powstania kołobrzeskiego Muzeum Oręża Polskiego. W pierwszym okresie działalności miało ono charakter placówki regionalnej i było ukierunkowane na badania dziejów Pomorza Zachodniego ze szczególnym uwzględnieniem walk orężnych o utrzymanie i zespolenie tych ziem z macierzą.

Ze zrozumiałych względów dzieje tego regionu przyczyniły się do wyprofilowania charakteru historyczno-wojskowego w działalności tej placówki muzealnej. Taki też kierunek utrzymuje muzeum do chwili obecnej gromadząc wszelkiego rodzaju broń, urządzenia obronne, umundurowania, dokumenty, archiwalia i materiały ikonograficzne dotyczące w przeważającej ilości tematu wojskowego.

W początkowym okresie, w latach sześćdziesiątych, pierwsza ekspozycja zbiorów mieściła się w starej wieży gotyckiej kolegiaty oraz w małym historycznym budynku miejskim przy ulicy E. Gierczak. W zbiorach tych, obejmujących głównie różnego rodzaju broń i umundurowania, pierwszymi eksponatami o charakterze lotniczym było przedwojenne śmigło lotnicze oraz samolotowa broń pokładowa.

Od 1972 muzeum otrzymało status instytucji o charakterze naukowo-badawczym i kulturalno-oświatowym i przemianowano je na Muzeum Oręża Polskiego. Równocześnie muzeum otrzymało teren przeznaczony na ekspozycję plenerową, na której zlokalizowano zbiory ciężkiej broni pancernej, działa, armaty, moździerze oraz pierwszy większy eksponat lotniczy, jakim był samolot szkolny CSS-13. Samolot też stanowił zalążek bogatej obecnie kolekcji lotniczej w tym muzeum.

Należy podkreślić, że samolot CSS-13 eksponowany jest w kolorach ochronnych wojskowych i upodobniony do wojskowej wersji samolotu Po-2 przez zamontowanie na nim makiet karabinu maszynowego SzKAS i zawieszeń oraz bomb podskrzydłowych. Wszystkie prace przy przystosowaniu samolotu CSS-13 do ekspozycji muzealnej wykonali modelarze i pracownicy Aeroklubu Słupskiego, skąd również samolot ten przekazano.

W latach 1977—1980 Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu rozbudowało swe zbiory sprzętu lotniczego o dalsze cztery samoloty oraz jeden śmigłowiec. Aktualnie, w pięknie zagospodarowanym czworoboku ekspozycji plenerowej, możemy oglądać samolot szkolno-treningowy TS-8 Bies, odrzutowe samoloty myśliwskie Lim-2 i MiG-19P, bombardujący samolot odrzutowy Il-28 oraz śmigłowiec sanitarny SM-2. Wszystkie te eksponaty stanowią dar Dowództwa Wojsk Lotniczych i przekazane zostały do zbiorów po zakończeniu użytkowania. Ponaddźwiękowy samolot myśliwski MiG-19P stanowi jedyny egzemplarz tego typu dostępny dla zwiedzających w skali kraju. Późniejsza wersja samolotu MiG-19 PM eksponowana jest w zbiorach Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie.



3

Sprzęt lotniczy uzupełniony jest silnikami lotniczymi: odrzutowym RD-9B z samolotu MiG-19, odrzutowym Lis-2 z samolotu Lim-2 i tłokowym WN-3C z samolotu TS-8 Bies.

Ekspozycja plenerowa, obok kolekcji samolotów, obejmuje bardzo bogaty zbiór ciężkiej broni pancernej, w tym 2 czołgów, 4 dział pancernych oraz kilkunastu dział, armat i moździerzy oraz samochodowych wyrzutni rakietowych Katiusza. Są tam także pokazane liczne eksponaty broni morskiej jak torpeda, miny i działa okrętowe.

Bardzo starannie opracowane dane o każdym eksponacie, podane na tabliczkach informacyjnych, ułatwiają zwiedzanie tej bogatej kolekcji.

W latach osiemdziesiątych ekspozycję plenerową wzbogacono pawilonem mieszczącym pięknie wyeksponowane zbiory militariów, w tym także pozostałe eksponaty lotnicze. Możemy wśród nich zobaczyć trzy oryginalne polskie śmigła lotnicze od silników Lorraine LD-12, Cirrus III i Le Rhone 80 KM, pochodzące z okresu międzywojennego. Obok tych śmigieł wystawiono wielkokalibrowy karabin maszynowy typu Berezin, dwa ubiory lotnicze LWP, cztery manekiny z umundurowaniem PSP w Anglii, dwa płaszcze (trencz), obuwie i pończochy lotnicze.

Ekspozycja lotnicza plenerowa obejmuje wyłącznie nowoczesny powojenny sprzęt i odbiega w pewnym sensie od zasadniczego charakteru zbiorów muzeum. Ponieważ samoloty z okresu walk o Kołobrzeg są już dawno eksponatami nieosiągalnymi, doskonałym uzupełnieniem zbiorów muzeum byłoby wyeksponowanie chociażby modeli redukcyjnych co najmniej samolotu myśliwskiego Jak-7, samolotu szturmowego Il-2 oraz samolotu do bombardowania nocnego Po-2.

Z satysfakcją należy odnotować, że Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu cieszy się, zwłaszcza w okresie letnim, ogromnym powodzeniem wśród licznych turystów przybywających do Kołobrzegu z całego kraju.

Dla zainteresowanych bliżej działalnością tego muzeum, kilka danych odnotowanych z tablic informacyjnych: Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu, ul. E. Gierczak 5, czynne w czwartki, piątki i soboty w godz. 9—19, w środy 14—19 i w niedziele 8.30—14.30. Część plenerowa otwarta codziennie w godz. 8—20. Dyrekcja muzeum mieści się w gmachu przy ul. Lenina 13, tel. 20-91.

MARIAN KRZYŻAN

NA ZDJĘCIACH: Niektóre lotnicze eksponaty kołobrzeskiego muzeum. 1. Samolot CSS-13 upodobniony do samolotu Po-2. Pod skrzydłem widoczne makiety bomb. 2 — Ponaddźwiękowy samolot myśliwski MiG-19P wyposażony w urządzenia radiolokacyjne. 3 — Odrzutowy samolot bombowy Iljuszyn Il-28. 4 — Polski śmigłowiec sanitarny SM-2 używany w lotnictwie wojskowym i cywilnym.

Zdjęcia: M. Krzyżan

4





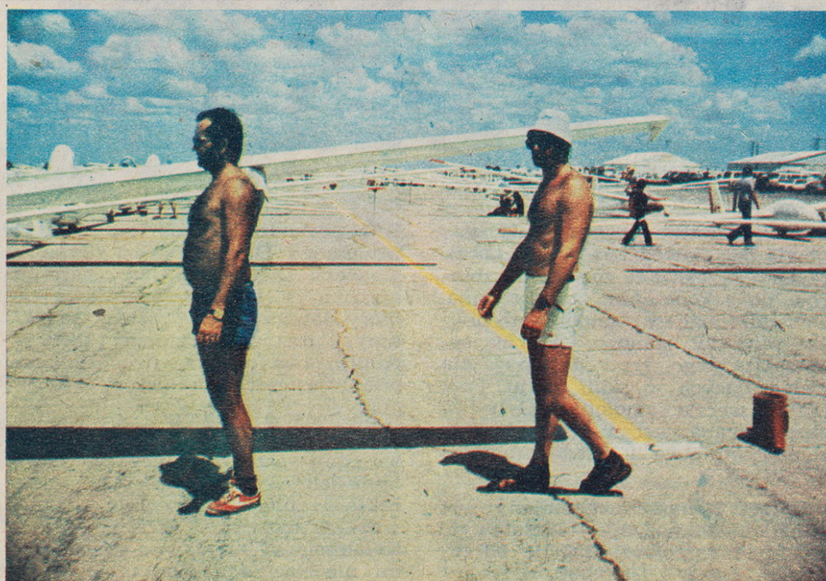
Kapitan sportowy i zawodnicy w dniu otwarcia mistrzostw. Od lewej: E. Makula, St. Kluk, J. Centka, H. Poźniak, H. Toboła.



Oczekiwanie na start. Przy Jantarze Henryka Toboły (w środku) — Edward Makula, Tomasz Bartosz i Paweł Frąckowiak. Za nim — Henryk Poźniak.

TRUDNE MISTRZOSTWA

Były dla nas trudne od pierwszej myśli o nich, od chwili ogłoszenia, że zostaną rozegrane po drugiej stronie globu. I szczerze mówiąc realizacja uczestnictwa w XVIII Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Hobbs miała sporo wspólnego z mickiewiczowskim wezwaniem Pieśni Filaretów: „...Mierz siłę na zamiary, nie zamiar podług sił". U progu zamysłu niewiele było sił na jego zrealizowanie. Brakowało koniecznych funduszy i brakowało sprzętu zawodniczego, a ściślej — finansowych możliwości jego przetransportowania na drugą półkulę. Nie zabrakło natomiast wielkich, przyjaznych sprawie serc i to zarówno w polonijnych kręgach szybowcowych za oceanem, jak też, a nawet przede wszystkim, tu w kraju, pośród najwyższych władz Aeroklubu PRL i nie tylko. W wyniku usilnych starań prezesa Aeroklubu, gen. pil. Władysława Hermaszewskiego, Towarzystwo Łączności z Zagranicą „Polonia" przekazało z Warszawy wpisowe za czterech zawodników, Ministerstwo Spraw Zagranicznych wsparło Aeroklub w pokryciu podstawowych kosztów uczestnictwa a pod koniec przygotowań przedwyjazdowych do listy sponsorów dopisał się także Bank Pekao poprzez swoje oddziały zagraniczne.



▲ Poranne cumulusy nad Hobbs. Janusz Centka w drodze do swego szybowca. Przed nim Henryk Poźniak.

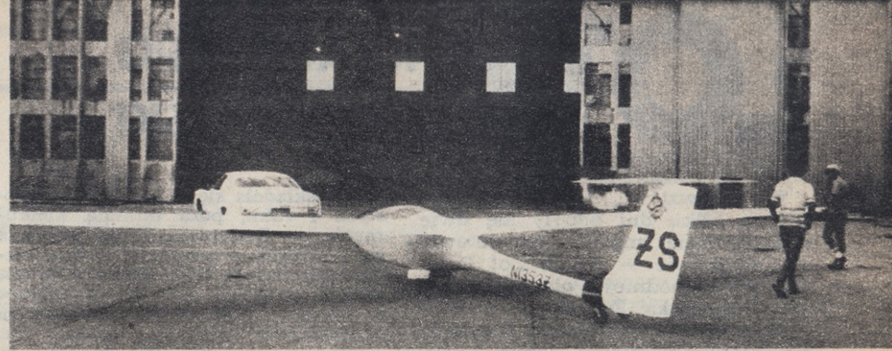


◀ Rewelacyjny mistrz świata klasy otwartej — Ingo Renner, zwyciężył w 8 konkurencjach na 12 rozegranych i w żadnej nie spadł poniżej 4 miejsca.

Tymczasem z drugiej strony świata docierały już wcześniej wieści o zbiórce funduszy zainicjowanej wpłatą p. Kazimierza Dudzika z Nowego Jorku oraz o zaaranżowanej przez panów Jana Wiśniewskiego z Toronto i Jana Serafina z Phoenix, a także o możliwości wypożyczenia sprzętu zawodniczego na dogodnych warunkach. Wszyscy wymienieni plus nasz dawny przyjaciel, jeszcze z mistrzostw w South Cerney — p. Jerzy Ruśkiewicz mieszkający w New Yersey, zadeklarowali przy tym zasilenie ekipy swym osobistym w niej udziałem.

I tak ukształtował się możliwy do zrealizowania, oszczędnościowy wariant uczestnictwa w mistrzostwach, którego podstawą było bezpłatne udostępnienie 3 szybowców klasy 15-metrowej Zuni-2. Ich amerykański konstruktor i producent George Applebay obiecywał poza tym pomoc techniczną. Jedynie czwarty szybowiec — Jantar Standard miał być wypożyczony odpłatnie. A co do samej ekipy, to ograniczono jej skład do 10 osób, wobec normy 17 przy czterech szybowcach. Spośród znanych już, bo wytypowanych przed rokiem zawodników, trzech było pilotami LOTU, a dalszych trzech lotowców weszło w grupę pomocników: Mirosław Królikowski — zarazem zawodnik rezerwowy, Jerzy Góźdź, pełniący też obowiązki szefa technicznego i Edward Makula — kapitan sportowy ekipy bo taką funkcję wyróżnili tym razem oficjalnie organizatorzy mistrzostw. Pozostali, to Paweł Frąckowiak i Eryk Tomasz Bartosz oraz piszący te słowa kierownik ekipy. Liczny udział pilotów LOTU miał znaczenie ekonomiczne z uwagi na przysługujące im przeloty wolne od opłat lub z dużymi ulgami. Co prawda dawane obietnice i powodowane nimi oczekiwania Aeroklubu wiązały się z nadziejami na znaczniejsze wsparcie przez LOT tak skomponowanej ekipy, skończyło się jednak tylko na ulgach w opłatach również dla pozostałych członków ekipy, zarówno na lotowskiej trasie do Brukseli jak też na transoceanicznej Sabeny.

W skondensowanej, z konieczności, relacji nie ma miejsca na barwne szczegóły i mogłoby się wydawać, iż przygotowania całej ekspedycji odbyły się bez większych emocji. Nic bardziej błędnego. Podarujmy sobie ich detalizowanie, lecz gwoli ścisłości powiedzmy otwarcie, że bywały momenty stawiające znienacka udział w mistrzostwach pod znakiem zapytania. Ile awaryjnych sytuacji organizacyjno-finansowych trzeba było zażegnywać do ostatnich chwil przed wyjazdem, mógłby opowiedzieć Sekretarz Generalny Aeroklubu — płk pil. Janusz Charachajczuk, natomiast kolega Makula miałby też coś do powiedzenia na temat chociażby samych telefonów z dalekiej Ameryki, które budziły go po nocach nie zawsze pocieszającymi wieściami. O zmartwieniach kierownika ekipy pisać mi nie wypada, mo-

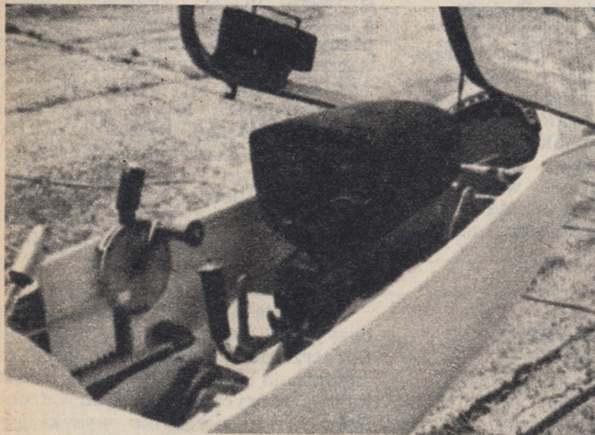


gę jednak zaręczyć, iż przybyło mu także parę siwych włosów.

Chrzest bojowy i sprawdzian zaradności ekipa przeszła już za oceanem, kiedy okazało się nagle, że wszystkie szybowce trzeba sprowadzić od ich właścicieli własnymi siłami. Byliśmy przygotowani na transport jednego — z Denver, po który Centka z Goździem wylecieli z Warszawy wcześniej i wieźli go już z pomocą Janka Wiśniewskiego do Albuquerque. Tam mieliśmy ponoć zastać pozostałe szybowce i w wytwórni Zuni był przewidziany ich przegląd techniczny, a na miejscowym lotnisku loty zapoznawcze. Jednak plany planami, a życie życiem. Różnorakie komplikacje sprawiły, iż dodatkowo trzeba było, i to natychmiast, przewieźć Jantara Std. z Oklahoma City, a Zuni-2 z Detroit. Sądzę, że część Czytelników sięgnie teraz po atlas, żeby spojrzeć na odległości, pozostałych informuję, iż trasa Warszawa—Madryt może być porównawczym przykładem.

Lecz w końcu cóż znaczą, w skali kontynentu, te dwa lub trzy tysiące kilometrów. Trzeba jechać, to trzeba. Można najwyżej zamienić kilometry na mile... żeby było mniej. Zatem z Atlanty, gdzie dowiózł nas DC-10 Sabeny, po licznych telefonach i gorączkowych zamianach wykupionych w Warszawie biletów lotniczych, Makula z Królikowskim pożeglowali via Nowy Jork na północ, nad kanadyjską granicę, a pozostała grupa na zachód, do stolicy Nowego Meksyku w dolinie Rio Grande. Ta dolina, to nawiasem mówiąc ponad tysiąc kilometrów nad poziomem morza, bo Albuquerque, podobnie jak Hobbs, leży na Wyżynie Kolorado, co wkrótce mieli odczuć zawodnicy w powietrzu. I właśnie w związku z zawodnikami wspomniałem o naszych perypetiach z przejmowaniem szybowców, gdyż miało to nieunikniony wpływ na możliwości treningu poszczególnych pilotów.

Najwcześniej przejął swojego Zuni, znanego nam wszystkim dotąd jedynie z obrazka, Janusz Centka, który pierwszy lot zapoznawczy, pod okiem właściciela szybowca, wykonał już w Denver. On też miał okazję do najliczniejszych lotów treningowych zarówno w Albuquerque, jak i potem w Hobbs, zwłaszcza że szybowiec ubezpieczono na jego nazwisko, zatem nikt inny nie mógł go dosiąść. Miał przy tym Janusz to szczęście, że jego szybowiec pochodził od pilota o



Na zdjęciu górnym Zuni-2 Henryka Poźniaka przed starym hangarem, w którym miały prawo stać „polskie" szybowce. Załatwił to prawo George Applebay — konstruktor szybowców Zuni. Powyżej — kabina Zuni-2. Zdjęcia: T. Rejniak (5) i „Aviasport".

zacięciu zawodniczym, który sporo już godzin na nim wylatał i — jak to się mówi — dopieścił go sobie. Toteż Centka nie miał większych zastrzeżeń do otrzymanego egzemplarza. Latał z pasją ile mógł i robił wszystko, aby z każdym dniem czuć się na nim coraz swobodniej.

Odebrany z rąk p. Applebay'a drugi szybowiec Zuni został przezornie ubezpieczony na „Polish Team", mogli więc na nim latać zapoznawczo sposobu Staszek Kluk z Heńkiem Poźniakiem. Nie można powiedzieć, by budził ich zachwyty. O ile jednak Poźniak z właściwą sobie pogodą ducha starał się sprostać kupletowej sentencji Lopka Krukowskiego — „jak sie ni ma co sie lubi, to sie lubi co sie ma", o tyle Kluk nie ukrywał, że trudno mu będzie Zuni polubić. Denerwowały go niektóre, w istocie niezbyt szczęśliwe, rozwiązania konstrukcyjne w kabinie, szczególnie wolant zamiast drążka sterowego, skomplikowany system przestawiania klap, skośnie ustawione pedały steru kierunku oraz pewne niedokładności wykonawcze szybowca, w związku z czym z mieszanymi uczuciami wypatrywał nadejścia trzeciego egzemplarza Zuni z Detroit. Czekał też na swego Jantara z Oklahomy Heniek Toboła, lecz obaj się ich nie doczekali. Przy wszystkich wysiłkach Makuli i Królikowskiego nie byli oni w stanie zdążyć na czas.

20 czerwca pożegnaliśmy ciasne, ale gościnne lotnisko Valley High koło Albuquerque, ciągnąc w 50-stopniowym skwarze dwa tylko, zamiast czterech, szybowce do odległego o ponad 500 km Hobbs. (Tak, tak — nie pomyliłem się: 125° Fahrenheita, więc 50° Celsjusza, w cieniu! Pisała o tym miejscowa prasa jako o wydarzeniu nawet tam niecodziennym. W nieklimatyzowanym samochodzie nie wiadomo było czy okna otwierać, czy zamknąć, bo strumień powietrza parzył twarz jak z suszarki do włosów). Po południu tego dnia, ugotowani na miękko, spotkaliśmy się na lotnisku mistrzostw nareszcie znów w pełnym komplecie ekipy. Szybowce dojechały, ale na ich montowanie nie było już sił ni czasu. Zajęły go rejestracyjne formalności, odwiezienie zawodników do hotelu w mieście i... poszukiwania lokum dla reszty ekipy. Bo nasz zamówiony przed trzema miesiącami i zadatkowany barakowóz mieszkalny z jakichś powodów nie został jeszcze ustawiony na lotnisku. Zaczynaliśmy już przywykać do tego, że na tych mistrzostwach, a także przed nimi, jeżeli cokolwiek mogło nam się przytrafić, to oczywiście się przytrafiało. Przenocowaliśmy w barakowozie Japończyków.

Nazajutrz passa na nie miała ciąg dalszy: ktoś kto miał przywieźć spodziewane spadochrony — nie przywiózł, ktoś kto miał dostarczyć brakujące radiostacje — nie dostarczył. Ale to były drobiazgi na tle większych kłopotów i z pomocą miejscowych znajomych szybowników oraz przyjaznych dusz z innych ekip dało się te braki doraźnie załatać. Gorzej, że tak oczekiwany trzeci Zuni po zmontowaniu ujawnił zwichrowane lotki oraz kilka innych istotnych usterek, które w sumie dyskwalifikowały go zupełnie jako szybowiec zawodniczy. Cały wysiłek uciążliwego transportu z Detroit okazał się w jednej chwili bezużyteczny. Staszek Kluk znany jest z tego, że lubi ponarzekać, czasem ponad miarę, ale tym razem nie można mu było odmówić powodów do przygnębienia.

Po alarmowych, telefonicznych uzgodnieniach z p. Applebay'em, który w tej sytuacji zobowiązał się bodaj spod ziemi wytrzasnąć czwarty szybowiec, Królikowski z Klukiem jeszcze w tym samym dniu zabrali kalekiego Zuni i najekonomiczniejszym z samochodów ekipy pognali do Albuquerque. (Na szczęście w tej krainie pachnącej ropą naftową, gdzie co krok kiwają się wydobywcze pompy, benzyna jest dwukrotnie tańsza od mleka). Wrócili następnego dnia przed wieczorem, lecz Staszek nadal nie promieniał radością. Przywieziony szybowiec też go nie zadowalał. I nie mógł. Bo jak mi się zdaje, poza wszystkimi faktycznymi lub pozornymi niedomaganiami szybowca i jego osprzętu, które po każdym kolejnym locie aż do końca mistrzostw starano się usuwać, pomiędzy zdenerwowanym pilotem i jego Zuni-2 zrodziło się chyba coś poważniejszego, co nazwałbym antypatią od pierwszego spojrzenia. Być może było to uczucie odwzajemniane?...

★

Mistrzostwa świata w Hobbs stały się rekordowymi pod wieloma względami: startowało w nich 109 zawodników, rozegrano we wszystkich klasach po 12 konkurencji, w przelotach po trasach zamkniętych osiągano prędkości jakich nie odnotowano dotąd w wynikach żadnych poprzednich mistrzostw. To ostatnie miało związek z regulaminowym novum, nie ograniczającym wysokości startu lotnego. Miało też związek z faktem, że trasy przelotów zdarzało się pokonywać na wysokościach rzędu 5 000 m npm. Jednym słowem dwa tygodnie forsownego lecz wspaniałego latania, dwa tygodnie ogromnych, wielostronnych doświadczeń, dwa tygodnie szybowcowego raju i zawodniczych emocji w zaciekłej, sportowej walce o prymat wśród najlepszych pilotów świata, o prymat wśród najlepszych szybowców świata.

Nie odegraliśmy w tej rywalizacji poważniejszej roli, chociaż w kilku konkurencjach udział polskich pilotów został ambitnie zaakcentowany. Nasz najlepszy w tych mistrzostwach zawodnik Janusz Centka trzykrotnie wtargnął wynikami dnia do ścisłej czołówki, w tym raz zwycięską prędkością przelotu. Niestety drobny błąd w fotograficznym udokumentowaniu tego osiągnięcia pozbawił go oficjalnego sukcesu. Również Henryk Poźniak dwukrotnie sięgnął zawodniczych wyżyn — ósmą i trzynastą lokatą dnia. Najlepszymi wynikami Kluka i Toboły były miejsca czternaste. Wszystkie pozycje naszych zawodników w poszczególnych konkurencjach mistrzostw ilustruje zamieszczona tabela.

Triumfu Polaków w Hobbs, na miarę naszych dawniejszych sukcesów, nikt nie oczekiwał, jeśli brał pod uwagę ogólne warunki uczestnictwa w mistrzostwach, a przede wszystkim możliwości wypożyczonego sprzętu. Władze Aeroklubu realistycznie oceniały szanse i słały nas głównie w celu utrzymania kontaktu z czołówką szybownictwa, zebrania kolejnych doświadczeń zawodniczych i zaakcentowania ciągłości naszej obecności na międzynarodowym forum lotniczym. Określił te cele prezes Aeroklubu PRL, żegnając ekipę przed wyjazdem i mówił też o nich w wywiadach prasowych.

Niemniej jednak niskie pozycje w ostatecznej klasyfikacji mistrzostw budzą zrozumiały niedosyt, a nawet rozczarowanie. Ile w tych słabych wynikach jest udziału pilotów, więc ich mniejszych od rywali umiejętności lub niewystarczających predyspozycji zawodniczych, a ile obiektywnie niższej jakości sprzętu, na którym przyszło im stawiać czoła światowej elicie bezsilnikowego latania, z jej renomowanymi szybowcami najwyższej klasy — niełatwo odpowiedzieć. Pewne opinie, poglądy i oceny w tej materii zostały już wypowiedziane, na gorąco, bezpośrednio po powrocie z mistrzostw. Publikowała je codzienna i sportowa prasa a także Polskie Radio. Być może były celne, a na pewno słuszne w przekonaniu wygłaszających poglądy — każdy ma przecież własny punkt widzenia. Ale niektóre z poruszanych w tych ocenach aspektów dobrze byłoby odnieść do ogólniejszego tła przebiegu mistrzostw i naszego w nich udziału, nie zapominając też o poprzedzającym mistrzostwa treningu. Dlatego w tej wstępnej relacji starałem się przedstawić między innymi problemy i kłopoty organizacyjno-sprzętowe, z którymi od początku borykała się ekipa i które moim zdaniem nie pozostawały bez wpływu na kształtowanie się pozytywnych lub negatywnych postaw zawodniczych.

Sądzę, że temat wróci jeszcze na łamy „Skrzydlatej" i mam przy tym nadzieję, że będzie kontynuowany nie tylko moim piórem. Pewne zamiary w tym względzie zdradził mi Janusz Centka. Gorąco go zachęcam do zrealizowania zamiaru — nic bardziej interesującego i pożądanego zarazem jak relacja wprost spod nieba i spostrzeżenia robione okiem zawodnika. Poza tym, z wysokości horyzont jest zawsze szerszy niż z żabiej perspektywy.

TADEUSZ REJNIAK

WYNIKI XVIII SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTW ŚWIATA

Hobbs /USA/ o 26.06.-11.07.1983

Klasa otwarta /19 zawodników/

1.	Ingo Renner	Australia	Nimbus-3	11 784 pkt.
2.	Bruno Gantenbrink	RFN	Nimbus-3	11 295 pkt.
3.	Francois Henry	Francja	Nimbus-3	10 955 pkt.
4.	George Moffat	USA	Nimbus-3	10 587 pkt.
5.	Ake Pettersson	Szwecja	Nimbus-3	10 515 pkt.

Klasa 15-metrowa /48 zawodników/

1.	Kees Musters	Holandia	Ventus A	11 259 pkt.
2.	Karl Striedieck	USA	ASW-20 B	11 145 pkt.
3.	Laurens Goudriaan	RPA	ASW-20	10 709 pkt.
4.	Daan Pare	Holandia	Ventus B	10 606 pkt.
5.	Holger Back	RFN	Ventus A	10 597 pkt.
19.	Janusz Centka	Polska	Zuni-2	9 850 pkt.
32.	Henryk Poźniak	Polska	Zuni-2	8 746 pkt.
36.	Stanisław Kluk	Polska	Zuni-2	7 793 pkt.

Klasa standard /42 zawodników/

1.	Stig Oye	Dania	LS-4	10 780 pkt.
2.	Tom Beltz	USA	LS-4 A	10 771 pkt.
3.	John Buchanan	Australia	LS-4	10 714 pkt.
4.	Jan Andersen	Dania	LS-4	10 661 pkt.
5.	Eric Mozer	USA	LS-4 A	10 499 pkt.
35.	Henryk Toboła	Polska	Jantar St.	8 099 pkt.

ZESTAWIENIE LOKAT POLAKÓW W KOLEJNYCH KONKURENCJACH MISTRZOSTW

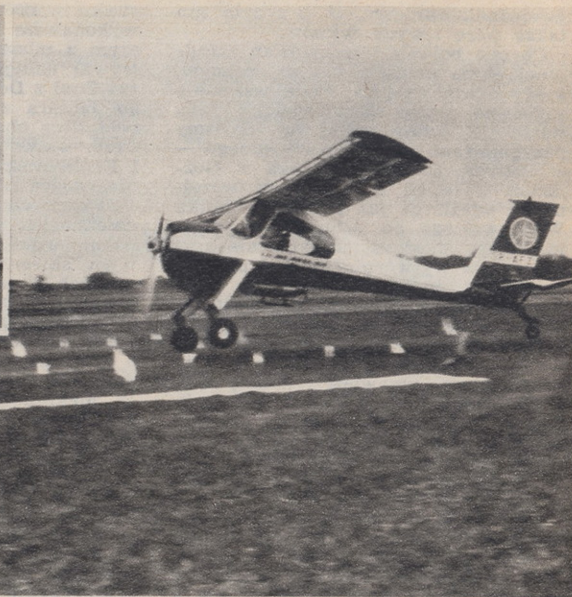
Konkurencja	J. Centka	H. Poźniak	St. Kluk	H. Toboła
I	24	26	33	35
II	14 - 13	28 - 25	42 - 41	36 - 36
III	18 - 13	38 - 31	35 - 38	22 - 36
IV	3 - 9	25 - 30	24 - 34	21 - 33
V	11 - 6	13 - 25	46 - 43	22 - 31
VI	48 - 30x/ /1 - 4?/	29 - 25	24 - 34	37 - 32
VII	34 - 20	37 - 27	36 - 36	37 - 36
VIII	25 - 19	22 - 26	39 - 37	35 - 37
IX	23 - 20	35 - 29	40 - 37	22 - 36
X	6 - 16	31 - 29	34 - 37	14 - 35
XI	19 - 16	8 - 28	14 - 36	34 - 35
XII	29 - 19	39 - 32	45 - 36	33 - 35

Pierwsza liczba oznacza miejsce uzyskane wynikiem dnia, druga - miejsce w klasyfikacji bieżącej.

x/ W tej konkurencji Centka miał zwycięską prędkość dnia, co odnotowane jest w nawiasach, z przypuszczalną lokatą 4 w klasyfikacji bieżącej. W wyniku błędu fotograficznego sklasyfikowano go oficjalnie na miejscach 48 - 30. Po uznaniu wniesionej reklamacji przywrócono mu odpowiednią część zdobytych punktów, znalazło to jednak odbicie dopiero w klasyfikacji bieżącej po VII konkurencji.

LOTY KRAKOWSKI RZESZOWSKI





Mistrz dwojga imprez Witold Świadek i lądowanie na Wildze w jego wykonaniu.
Zdjęcie: H. Kucharski

W czerwcu br., w odstępie zaledwie kilku dni odbyły się dwie ogólnopolskie imprezy samolotowe: w Krakowie — XXIII Lot Południowo-Zachodniej Polski im. kpt. pil. Franciszka Żwirki, a w Rzeszowie — IV Ogólnopolski Rzeszowski Zlot Samolotowy. Jedne i drugie zawody mają tę samą rangę sportową (tzw. II liga samolotowa), w obudwu w większości startowali ci sami piloci, w tym kadra narodowa, obie rozegrano według regulaminu tegorocznych, V Samolotowych Mistrzostw Świata w Lataniu Precyzyjnym. Dla kandydatów do reprezentacji Polski na mistrzostwa świata zawody były ważnymi sprawdzianami przed startem w Norwegii.

Piloci startowali w pojedynkę, a każda z konkurencji składała się z prób: przygotowania planu lotu, nawigacyjnej i rozpoznania lotniczego oraz lądowania. Pełne szczęście dawały: bezbłędne liczenie na ziemi, niemal idealne w czasie przelecenie wyznaczonych tras (tolerancja na znanych i nieznanych punktach kontroli czasu — zaledwie 2 s), zidentyfikowanie wszystkich obiektów na trasach na podstawie zdjęć 6 × 6 cm i znalezienie wyłożonych znaków oraz lądowania (normalnie, znad bramki, bez użycia gazu, lub bez użycia gazu i klap) na linii centralnej. Ponadto trzeba było utrzymać korytarze lotów (600 m szerokości, 200 m wysokości) oraz dokładnie odlatywać i dolatywać do lotniska (tolerancja 5 stopni). Idealny lot to zero punktów.

W Krakowie i Rzeszowie rozegrano po trzy konkurencje: po dwie w rejonach północnych, i po jednej w rejonach południowych. Trasy zawodów krakowskich wyznaczały miejscowości: Miechów, Pińczów, Brzesko, Limanowa, Mszana Dolna, Wieliczka, a zawodów rzeszowskich — Sędziszów, Nowa Dęba, Nowa Sarzyna, Przeworsk, Sanok, Krosno, Jasło. Start i meta — na lotniskach aeroklubowych. Długość konkurencji w Krakowie: I — 167,2 km; II — 186,4 km; III — 169,5 km; w Rzeszowie — I — 192,4 km; II — 194,7 km; III — 182,7 km. Przy nakazanej prędkości podróżnej — 130 km/h dla Wilg oraz 150 km/h dla Zlinów 42 i 142, oznaczało to około półtoragodzinną lub kwadrans krótszą walkę sportową w każdej konkurencji. Każda z konkurencji składała się z 5 odcinków prostych i łuku, poza ostatnią konkurencją w Rzeszowie, która składała się z samych prostych. W próbie rozpoznania regułą było identyfikowanie sześciu obiektów oraz 10—12 znaków z płócien. Tylko w III konkurencji w Krakowie były same znaki.

W jednych i drugich zawodach ton nadawali piloci doświadczeni, reprezentanci Polski, medaliści mistrzostw świata i Europy, których mniej lub bardziej skutecznie naciskali piloci mniej znani. W jednych i drugich zawodach nie obyło się bez niespodzianek, przykrych zwłaszcza dla niektórych faworytów i radosnych dla pilotów, którym nie dawano większych szans na wysokie lokaty.

Już w I konkurencji Lotu im. Żwirki znakomitym i rzadko osiągalnym rezultatem 2,8 pkt. popisał się Popiołek. Dwa następne wyniki dnia osiągnęli: Lenartowicz — 8,8 pkt. i Świadek — 9,8 pkt. Sukces doborowej trójki nie był jednak zaskoczeniem. Natomiast w tej konkurencji szanse na wysoką lokatę w zawodach pogrzebał młody, ale już liczący się na arenie krajowej Skalik, który pomylił się w próbie obliczeniowej i przyleciał wcześniej o minutę na jeden z punktów kontroli czasu. W lataniu precyzyjnym jest to strata nie do odrobienia. Kłopoty techniczne z samolotem spowodowały, że Koper musiał zawrócić z trasy.

Drugą konkurencję wygrał Świadek — 3,3 pkt., przed Baranem — 7,3 pkt., oraz Korzeniowskim i Muckiem — po 7,5 pkt. Przerywający silnik samolotu na którym startował Nycz przyczynił się do tego, że pilot, chociaż doleciał na lotnisko, zajął odległe miejsce i przestał się liczyć w zawodach. Kielicha goryczy dopełniło mu niepowodzenie w próbie obliczeniowej III konkurencji.

Na finiszu krakowskich zawodów najlepsze wyniki osiągnęli: Lenartowicz (10,6 pkt.), Baran (11,8 pkt.) i starszy z braci Wieczorków, Marian (14 pkt.). Liderujący po dwóch konkurencjach Świadek był jednak tuż, tuż, na 4 miejscu i nie pozwolił sobie odebrać ogólnego zwycięstwa.

Jedenaście czołowych lokat w XXIII Locie im. Żwirki zajęli członkowie kadry narodowej, w tym cztery czołowe miejsca medaliści mistrzostw świata i Europy, kandydaci do reprezentacji na tegoroczne mistrzostwa świata w lataniu precyzyjnym.

Startujący poza konkursem, w załogach dwuosobowych, goście z RFN nie nawiązali walki nie tylko z naszą czołówką, ale także z pilotami mniej doświadczonymi.

◆

Już w I konkurencji Zlotu Rzeszowskiego potwierdził wysoką formę rajdowy mistrz świata Witold Świadek, osiągając najlepszy wynik dnia. Również na swoim terenie udowodnił, że także w lataniu precyzyjnym jest na dobrej drodze do światowych sukcesów. Tym bardziej że w następnych konkurencjach był także w czołówce.

A oto najlepsze rezultaty poszczególnych konkurencji tegorocznych zawodów w Rzeszowie: I — 1. Świadek — 17,6 pkt; 2. Marszałek — 31,8 pkt.; 3. Popiołek — 39,8 pkt. II — 1. Nycz — 5,3 pkt.; 2. Lenartowicz — 8,7 pkt.; 3. Świadek — 18,4 pkt. III — 1. Robaczewski — 17,4 pkt.; 2. Świadek — 26,6 pkt.; 3. Mucek — 29,8 pkt.

W I konkurencji miłą niespodzianką było 2 miejsce Marszałka, pilota znanego dotąd z prawego fotela najlepszych załóg w kraju, którego jednak stać także na wysoki wynik indywidualny. Już pierwsza próba obliczeniowa w Rzeszowie przyniosła sporą stratę punktową kilku zawodnikom, m. in. członkom kadry narodowej, Skalikowi, Wieczorkowi i Peperze. Potwierdziło się raz jeszcze, że zawody lotnicze można przegrać nim się jeszcze wystartuje w powietrze.

W II konkurencji Marszałek spóźnił się 2 minuty na jeden z punktów kontroli czasu i skończyły się jego marzenia o wysokiej lokacie w zawodach. Prawdziwy dramat przeżył jednak brązowy medalista mistrzostw świata w lataniu precyzyjnym, Edward Popiołek. Wystartował o minutę za wcześnie i lecąc z takim mniej więcej wyprzedzeniem nałapał punktów karnych, których starczyłoby mu na kilka lat.

Ostatnia konkurencja w Rzeszowie nie przyniosła większych niespodzianek, pomimo iż sporo punktów karnych, zwłaszcza za nieregularność przelotu, otrzymali nawet czołowi piloci.

IV Zlot Rzeszowski wygrał więc także rajdowy mistrz świata Witold Świadek, przed mistrzem Europy i wicemistrzem świata w lataniu precyzyjnym, Krzysztofem Lenartowiczem. Bardzo miłą niespodzianką jest natomiast 3 miejsce 27-letniego instruktora lotniczego z Aeroklubu Łódzkiego, Ryszarda Michalskiego. Ten skromny zawodnik lata bardzo równo i na coraz wyższym poziomie. Pilotów kadry narodowej rozdzielili i wdarli się do pierwszej dziesiątki młodzi zawodnicy, Bylinka i Węklar. Obydwu stać na wiele.

Takie są zawody w lataniu precyzyjnym: jeden nawet błąd, niedopatrzenie, chwila słabości czy zagapienia powodują liczne punkty karne, których nie sposób odrobić. Potrzeba tu nie tylko wysokich umiejętności, ale także niezwykłej staranności i uwagi. Dlatego pozornie krótko trwająca konkurencja jest bardzo wyczerpująca. Jeśli konkurencji jest wiele i następują w krótkim czasie, po zwycięstwo mogą sięgać tylko rzeczywiście najlepsi. I o to chodziło trenerowi kadry narodowej Zdzisławowi Dudzikowi, kierownikowi sportowemu obydwu imprez.

O trudności zawodów mogą świadczyć następujące fakty. W Krakowie nikt ani razu nie wykonał idealnie próby nawigacyjnej, natomiast 17-krotnie zawodnicy wykazali się pełną próbą rozpoznania i 7-krotnie lądowali na linii centralnej. W Rzeszowie tylko raz zdarzyło się oblecenie trasy idealnie w czasie, 4-krotnie znajdowano wszystkie obiekty i znaki oraz 4-krotnie idealnie lądowano.

HENRYK KUCHARSKI

XXIII LOT POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ POLSKI IM. FRANCISZKA ŻWIRKI

Kraków • 8-12 czerwca 1983

Miejsce	Pilot /Aeroklub/	Punkty
1	WITOLD ŚWIADEK /Rzeszów/	31,3
2	EDWARD POPIOŁEK /Kraków/	37,7
3	KRZYSZTOF LENARTOWICZ /Kraków/	38,7
4	JAN BARAN /Rzeszów/	43,7
5	JAN ROBACZEWSKI /Rzeszów/	53,4
6	KRZYSZTOF MUCEK /Łódź/	55,7
7	MARIUSZ TAJCHMAN /Częstochowa/	59,6
8	ANDRZEJ KORZENIOWSKI /Toruń/	60,9
9	RYSZARD MICHALSKI /Łódź/	65,5
10	MARIAN WIECZOREK /Kraków/	94,7
11	TADEUSZ GOLATA /Toruń/	109,3
12	MIROSŁAWA SZNEJDER-RACIWAŁ /Kraków/	146,1
13	MARIAN ZUBEK /Nowy Targ/	178,8
14	MIROSŁAW GAJEWSKI /Kielce/	183,6
15	WŁADYSŁAW URBUŚ /Łódź/	191,2
16	ZBIGNIEW CHRZĄSZCZ /Wrocław/	202,4
17	ANDRZEJ MARSZAŁEK /Rzeszów/	213,3
18	KRZYSZTOF MROZOWICZ /Toruń/	222,6
19	WŁODZIMIERZ SKALIK /Częstochowa/	229,0
20	WACŁAW NYCZ /Rzeszów/	242,8
21	LECH SZUTOWSKI /Poznań/	279,8
22	ANDRZEJ OSOWSKI /Częstochowa/	280,1
23	DARIUSZ KUBICKI /Bydgoszcz/	315,9
24	DARIUSZ RACIWAŁ /Kraków/	329,0
25	JERZY PEPERA /Krosno/	336,5
26	MIECZYSŁAW PRZEPIÓRKA/Kraków/	369,3
27	WACŁAW WIECZOREK Kraków/	397,7
28	MIECZYSŁAW LITWIŃCZYK /Białystok/	486,8
29	PIOTR KOPER /Warszawa/	513,3
30	KAZIMIERZ HANKUS /Kraków/	740,3
31	PIOTR GRZEBIEŃ /Krosno/	1 158,8

Poza konkursem:

JOSEF BERNSTEIN – ALFRED LEDERMAN /RFN/		505,0
ROLF FUNGERLINGS – WERNER BERCHTOLD /RFN/		784,2

IV OGÓLNOPOLSKI RZESZOWSKI ZLOT SAMOLOTOWY

Rzeszów • 18-22 czerwca 1983

Miejsce	Pilot /Aeroklub/	Punkty
1	WITOLD ŚWIADEK /Rzeszów/	62,6
2	KRZYSZTOF LENARTOWICZ /Kraków/	87,9
3	RYSZARD MICHALSKI /Łódź/	111,9
4	JAN BARAN /Rzeszów/	136,8
5	ANDRZEJ KORZENIOWSKI /Toruń/	137,9
6	WACŁAW NYCZ /Rzeszów/	150,5
7	MARIAN WIECZOREK /Kraków/	164,8
8	MAREK BYLINKA /Dęblin/	203,0
9	BOGDAN WĘKLAR /Krosno/	205,9
10	JERZY PEPERA /Krosno/	225,2
11	ANDRZEJ MARSZAŁEK /Rzeszów/	241,9
12	JAN ROBACZEWSKI /Toruń/	255,7
13	WŁODZIMIERZ SKALIK /Częstochowa/	259,9
14	MARIAN ZUBEK /Nowy Targ/	270,5
15	KRZYSZTOF MUCEK /Łódź/	309,4
16	ANDRZEJ SKRZYPCZYŃSKI /Dęblin/	386,1
17	MARIUSZ TAJCHMAN /Częstochowa/	391,8
18	KRZYSZTOF WYSKIEL /Rzeszów/	396,8
19	EDWARD POPIOŁEK /Kraków/	405,3
20	HENRYK SOSNOWSKI /Białystok/	520,3
21	MICHAŁ MIKUŁA /Poznań/	573,1
22	LESZEK WLAZŁO /Świdnik/	616,2
23	WALDEMAR KRÓL /Toruń/	687,8
24	BOŻENA BĘBEN /Krosno/	732,7
25	KRZYSZTOF SYSIO /Rzeszów/	738,6
26	PIOTR RZODKIEWICZ /Warszawa/	828,6
27	IRENEUSZ CZOPEK /Warszawa/	848,4
28	JERZY MALCZYK /Kraków/	906,7
29	PAWEŁ MATYJA /Częstochowa/	917,1
30	MARIUSZ MASTALERZ /Poznań/	1 031,0

JAK RYBY...

Kiedyś, przed laty ojciec wprowadzał mnie w tajniki łowienia ryb. Zdumiała mnie wtedy budowa sieci rybackich. Nie mogłem zrozumieć dlaczego ryba, która trafi na przeszkodę nie cofa się, a dążąc w obranym kierunku wpływa w matnię sieci. Myślałem, że to dotyczy tylko ryb. Minęło wiele lat i zrozumiałem, że nie tylko ryby...

★

Szybko zbliżało się ćwierćwiecze istnienia pułku. Całe koszary były jednym placem budowy i remontów. Jak zwykle brakowało środków. Jednak inicjatywa i polska umiejętność improwizacji pozwalała liczyć na terminowe przygotowanie obiektów do dnia uroczystości.

Mieliśmy i inne troski. Jedną z nich była odznaka pułkowa. Projekt już opracowano, zgodę przełożonych na produkcję odznaki załatwiono, pozostał tylko problem wykonania. Lecz tu w sukurs przyszli ludzie patronujący pułkowi. Należało tylko przylecieć do stolicy województwa, przywieźć projekt, ustalić termin wykonania odznaki i jej cenę. Dla jednostki lotniczej to drobnostka.

Sam „stary" zdecydował sprawę załatwić, tym bardziej że przy okazji chciał uzyskać część materiałów do dekoracji koszar, a także wybadać kto z przedstawicieli społeczeństwa miasta-patrona będzie mógł przybyć na uroczystość. Decyzję podjęto; rano następnego dnia miał nastąpić wylot samolotem TS-8 Bies.

Pogoda jednak spłatała figla. Ranek przywitał nas niskimi podstawami, pełnym zachmurzeniem i burzami, podobna pogoda były na całej trasie. Meteorolog pułkowy, który wczoraj twierdził, że pogoda będzie przyzwoita, tłumaczył się gęsto: front zafalował, z zatoki zarzuciło... „Stary" wychodził z siebie. Każdy dzień w okresie szkolenia jest drogi, a tu traci się cały dzień na oczekiwanie. Do południa pogoda bez zmian. Meteorolog, aby nie stykać się z dowódcą, zachorował nagle. Wreszcie pod wieczór ustał deszcz i strefa burz przesunęła się dalej na wschód. Zgoda z SD przyszła szybko. Koło szesnastej „stary" ze swym zastępcą politycznym wreszcie wystartowali.

Pogoda dla Biesa była dobra; powietrze jednak parne, wilgotne. W lotnictwie nie lubi się takich pogód.

Dolot do lotniska Ł., gdzie miało nastąpić lądowanie dla uzupełnienia paliwa przebiegał bez wrażeń i raczej nudnie. Ale u przesądnego lotnika czaił się niepokój. Jeśli od rana start się nie udał...

Pasażer starał się z bogatego repertuaru dowcipów wybierać najlepsze i przekazywać przez SPU, ale nastrój był raczej jak pogoda — burzowy.

Na szczęście na lotnisku Ł. wszystko było przygotowane, paliwo uzupełniono błyskawicznie i kolejny start odbył się już normalnie, atmosfera w kabinie wracała do normy. Podstawa chmur podniosła się, lot nie wymagał zbytniej uwagi, pomagał wiatr w ogon.

Po godzinie lotu zaczęły się pierwsze kłopoty: przerwał pracę radiokompas. Nie stanowiło to większego problemu, gdyż pogoda pozwalała na lot pod chmurami, a w razie potrzeby można przecież wykorzystać radionamiernik docelowego lotniska.

Zaczęło się ściemniać. „Stary" podzielił się z pasażerem dosadną uwagą na temat meteorologów i ich obawami o burze na trasie.

Nie skończył mówić, kiedy przed osłoną silnika błysnęło. Z minuty na minutę zbliżali się do burzy. Decyzja — omijać. Nadłożywszy trasy lecieli ponownie właściwym kursem. Po chwili nawiązali łączność z lotniskiem docelowym, sprawdzili według radionamiarów kurs i po kilku minutach kołowali już w kierunku hangaru. Wraz z samolotem nadeszły nad lotnisko pierwsze szkwały omijanej burzy. Wtedy to w czasie kołowania pękła prawa dętka hamulcowa. Kołować się nie dało. „Stary" wyłączył silnik i wraz z mechanikami przed pierwszym deszczem dopchnęli samolot do hangaru.

Przekazano inżynierowi uwagi o ARK i o dętce. Powstał problem: na lotnisku nie było Biesów — a więc i zapasowej dętki.

„Stary" zdecydował sam sprawę załatwić. Zawsze miał tendencje dyrektora „uszczelki". Telefon do pułku, rano samolotem PLL LOT podeślą dętkę — nie ma sprawy.

Sąsiedzi postawili kawę, odwieźli do hotelu — jutro będzie można załatwiać wszystkie sprawy od rana. Prezydent miasta nie będzie czekać.

Załatwianie spraw poszło gładko, udało się załatwić więcej niż myśleli. Grawer obiecał zrobić odznaki za dwa tygodnie, a więc błyskawicznie; pierwsza partia odznak opłacona będzie z funduszu miasta-patrona. Otrzymali też sporo materiałów dekoracyjnych.

Kiedy lądował An-24 LOTU z przesyłką — dętką, „stary" był już na lotnisku. Kapitan samolotu lotowskiego już w trakcie kołowania dawał znaki że wiezie przesyłkę i rzeczywiście, wyniesiono całe koło zapasowe Biesa..., ale bez dętki.

Inżynier złapał się za głowę, zaczęto szukać w lotniczej bazie Agro i w zespole sanitarnym, ale na lotnisku nie było dętki podobnego typu.

„Stary" klął setnie, zastępca mu wtórował. Muszą być rano u siebie. Mają kolejne uzgodnienia w sprawie święta, a ponadto planowane są loty szkolne, którymi „stary" ma kierować.

Sprawę uratował inżynier. Nasmarował pękniętą dętkę specjalnym klejem, który zmieszany z cementem miał zakleić szczelinę, owinął dętkę paskami folii z rozciętej torebki po drugim śniadaniu i całość przykleił normalnym lekarskim plastrem. Miało to trzymać, aby nie tracić czasu na schnięcie kleju. Zamontowano koło. ARK usprawniono wcześniej. Samolot był gotowy do lotu. Ustalono, że do wykołowania na start nie będzie się używać prawego hamulca, a samolot prowadzić będzie „za skrzydło" mechanik specjalnie poinstruowany. Przez półtorej godziny lotu klej miał zastygnąć i dętka miała trzymać.

Start odbył się bez problemu. „Stary" prowadził pod chmurami. Po 2 minutach lotu ARK znowu przerwał pracę. „Stary" podzielił się z pasażerem uwagami na temat pracy techników z klucza Biesów w bojowym pułku i do lądowania na lotnisku Ł. Tematem rozmów były uzgodnienia poczynione rano u władz miasta. Lądowanie na lotnisku Ł. odbyło się bez trudności. O dziwo dętka rzeczywiście „trzymała".

Zbliżała się noc. „Stary" stanął przed dylematem: zgłosić defekt ARK czy nie. Ponieważ zależało na czasie pominął defekt milczeniem. Na domiar złego nie wyrażono zgody na dalszy lot ze względu na pogodę. Konsultacja z „meteo" dała obraz pogody na lotnisku macierzystym: podstawa 100 m i widzialność około kilometra. Na szczęście warunki mieściły się w dopuszczeniach „starego". Była więc formalna podstawa walki o zgodę na start. O defekcie ARK nikt przecież nie wiedział. Pomógł uzyskać zgodę ktoś znajomy „starego" na CSD i Bies wystartował z opóźnieniem.

Istniała szansa bezpiecznego lotu. Nawet przy pogorszeniu pogody uniemożliwiającym lot pod chmurami można było wejść w chmury i na bezpiecznej wysokości dolecieć do lotniska, gdzie kierownik lądowania bez widoczności RSL wg komend przekazanych przez radio sprowadzi samolot do lądowania. Ostatecznie można było wrócić na lotnisko Ł.

„Stary" kalkulował dobrze. Jednak zaraz po starcie umilkła radiostacja pokładowa. Defekt jasny — bezpiecznik. Usunąć się jednak w powietrzu nie da. Krótka analiza. Lądować? Przecież tyle było walki o zgodę, czy nie wstyd przed kolegą z CSD, który uległ pod presją. W końcu przeważa fakt jutrzejszych zajęć. „Stary" leci kursem. Myśli intensywnie. Na lotnisku macierzystym podstawa chmur 100 metrów. Może meteorolodzy zaniżyli warunki. Tu jest 300 metrów, może się poprawi trochę i podstawa chmur się podniesie. Nie cofać się — samolot pozostaje na uprzednim kursie. Po 20 minutach podstawa obniża się, trasa prowadzi nad masywami leśnymi; tu chmury sięgają do 50 metrów, zaczyna padać deszcz, przez szpary osłony kabiny kapie na kombinezon, mapę. Widzialność spada do pół kilometra, fraktusy miejscami sięgają ziemi. Co chwilę samolot wpada w chmury.

Zaczyna być niebezpiecznie, w każdej chwili można zderzyć się z jakąś przeszkodą, lecą przecież bardzo nisko. Gdyby radio było sprawne „stary" wyszedłby na wysokość bezpieczną, w chmurach doszedłby do lotniska. A tak, w chmury wejść nie można, bo jak określić dolot do lotniska, jak przebić chmury w dół bez pomocy z ziemi? Pozostaje trzymać się kurczowo ziemi.

Na lewo od trasy przebiega linia kolejowa, trzeba dojść nad tor, nad nim nie ma wysokich przeszkód. Ponadto lot wzdłuż toru zwalnia od prowadzenia orientacji i uwagę można skupić na utrzymaniu bezpiecznej wysokości oraz uniknięciu zderzenia z wysoką przeszkodą. A więc w lewo. Zastępca, który dotąd opowiadał kawały, milknie. Otrzymuje zadanie obserwacji przestrzeni z prawej strony samolotu.

Jest tor, lecą kursem wzdłuż nie- ▶

Na rysunku u góry i na zdjęciu obok — polski samolot szkolno-treningowy TS-8 Bies.
Rysował: Grzegorz Niewęzas
Zdjęcie: Grzegorz Kurzajczyk

go, lasy się kończą, pogoda poprawia się nieco. Wysokość 30—40 metrów. „Stary" jako optymista myśli: dobrze, że chociaż silnik pracuje i radiowysokościomierz jest sprawny, można dokładnie ocenić wysokość. „Staremu" minuty wydłużają się w wieczność. Na szczęście jest spokojny. Ma w podświadomości wariant powrotu. Jest stacja węzłowa — punkt orientacyjny. Światła na stacji się palą, już noc. Teraz zakręt na kurs 270° — wzdłuż dwutorowej lini kolejowej. Na busoli kurs 270° — samolot leci równolegle do torów, a więc to ten tor. Pamięta, że kilka lat temu lot po torze kolejowym bez sprawdzania busoli doprowadził w podobnych warunkach do awarii trzech samolotów. On musi dolecieć bezpiecznie. Znów lasy, znów pogoda się pogarsza, a przecież jest ciemno.

Myśli „starego" biegną szybko. Poprawić kurs o 60° w prawo i dojść do szosy. Będzie widoczna; lato, dużo samochodowych świateł. Znów kilka długich minut. Jest szosa. Zmiana kursu na północny, czas się wlecze, wewnętrzny niepokój rośnie. Jaka pogoda na lotnisku? Czy włączyli oświetlenie? Dobrze, że chociaż paliwa dużo. Mijają coraz dłuższe minuty, w końcu światła miasteczka. Dolatują bliżej, układ świateł znajomy — to miasto docelowe. Chwila ulgi.

„Stary" myśli: dobrze, że trafiłem, teraz tylko wylądować. Do lotniska dolot prosty, pas na szczęście oświetlony, mruga KNS-ka. Podstawa chmur 70 m, a więc słabo. Ale zejście do lądowania to już tylko formalność. Podwozie wychodzi bez kłopotów; światła początku pasa widoczne. Samolot toczy się po pasie , dętka hamulcowa „trzyma".

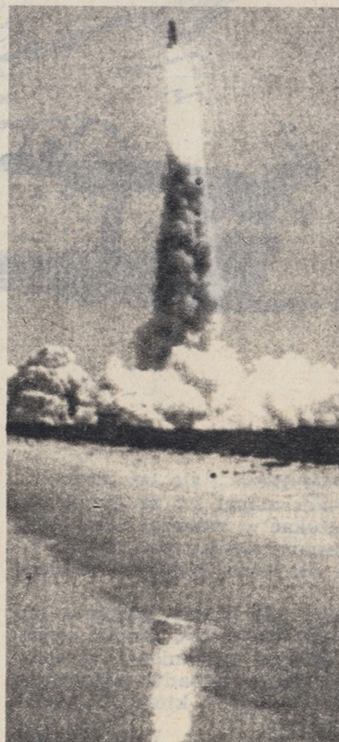
Lot zakończony.

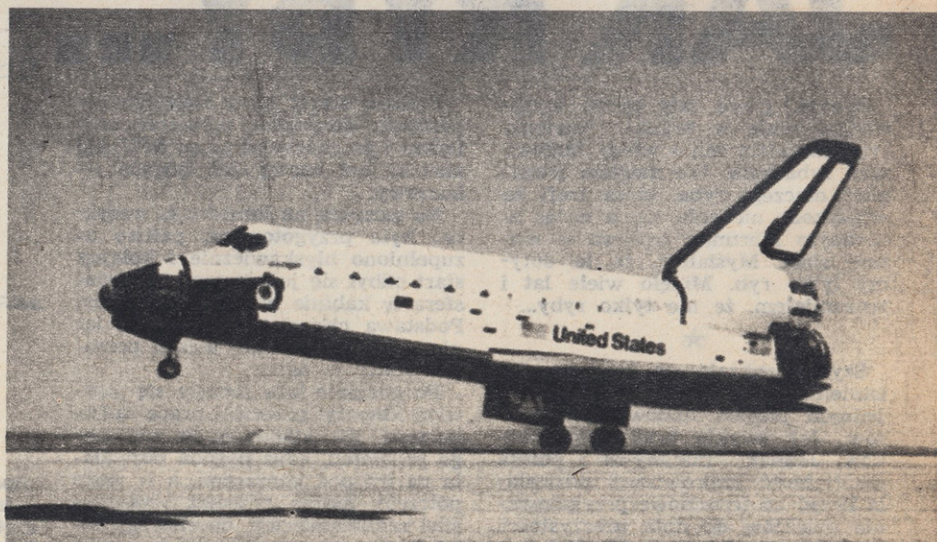
Podchodzimy do samolotu. Znowu zaczęło padać. „Stary" wygramolił się z kabiny. Pyta czy martwiliśmy się o niego ze względu na brak łączności i przedłużający się czas lotu.

Potwierdzam, że całe stanowisko dowodzenia ze mną, DKL-em na czele, było na nogach. Uspokoili nas dopiero trochę sąsiedzi z najbliższego lotniska, którzy słyszeli przelatujący samolot tłokowy.

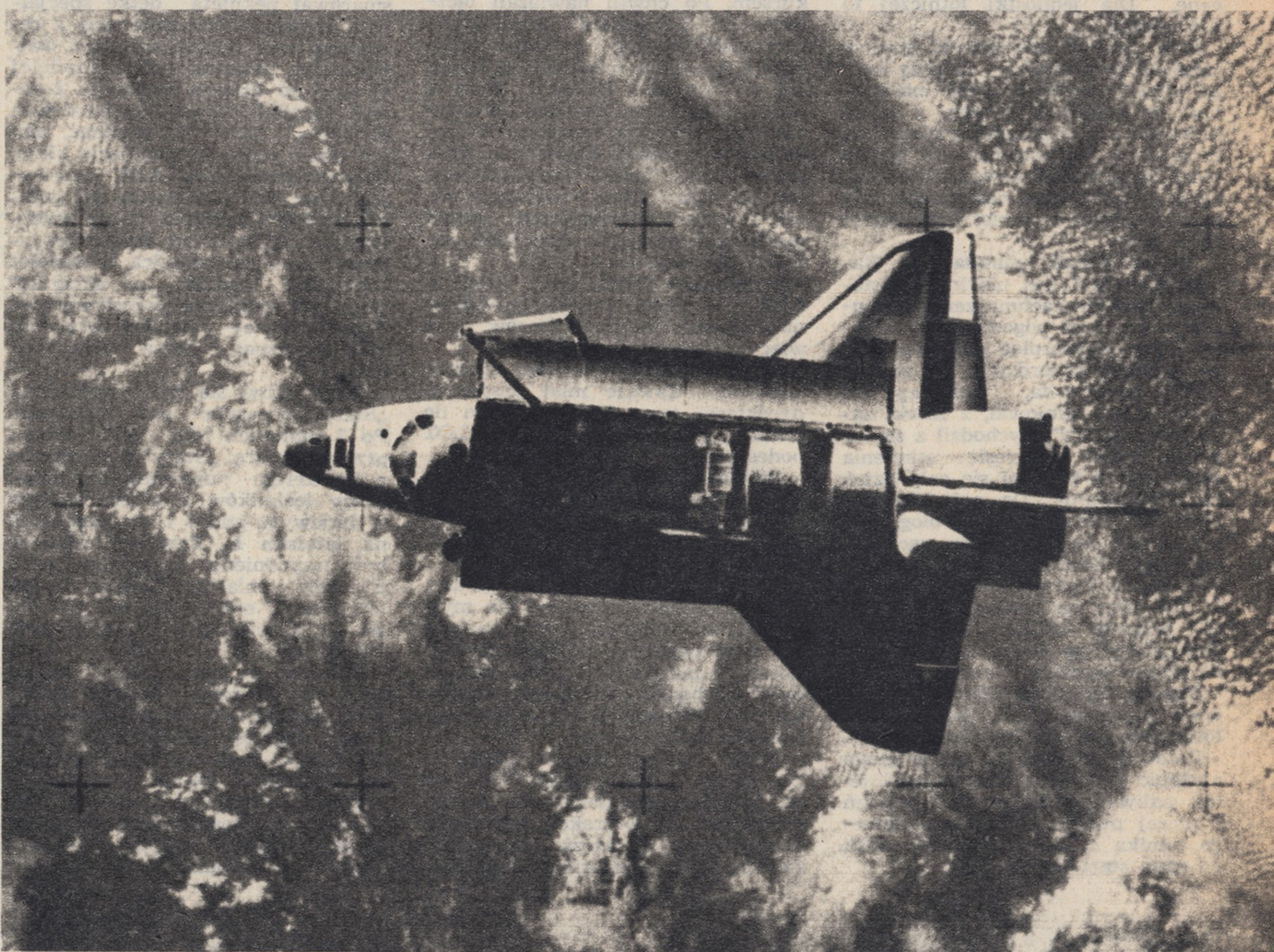
Zaskakuje nas pytanie „starego". Pyta czy lądował dziś wieczór rejsowy samolot pasażerski z Warszawy? Odpowiadamy przecząco. „Stary" kwituje odpowiedź kiwnięciem głowy. Z uwag mechanika i krótkich wyjaśnień dowódcy przebieg lotu staje się jasny. Był to na pewno ciężki lot. Trudne warunki atmosferyczne, noc, defekty samolotu. „Stary" sprawdził się jako pilot. Ale czy miał prawo tak ryzykować? Wylądował, ale lot mógł skończyć się poważnym wypadkiem lotniczym. Idąc z dowódcą do samochodu myślałem o locie i wtedy przypomniałem sobie o rybach... idących w matnię sieci.

Gen. bryg. pil. TYTUS KRAWCZYC





DRUGI LOT [1)]



W przeddzień siódmej już wyprawy samolotu kosmicznego (STS-7), po ostatnich badaniach lekarskich, astronauci spożyli kolację w rodzinnych gronach, w swych kwaterach odległych o 11 km od miejsca startu w Centrum kosmicznym im. Kennedy'ego na Przylądku Canaveral na Florydzie. Przypomnijmy — byli to: **Robert Crippen** (zwany w ekipie Bob), pilot, dowódca załogi, brał już udział w jednym z poprzednich lotów samolotów kosmicznych; **Frederick Hauck** (Rich), również pilot; **dr Sally K. Ride**, specjalista (Mission Specialiste); **dr Norman E. Thagard** (Norm), doktor medycyny; **John M. Fabian**, wraz z Sally Ride obsługiwał telemanipulator (ramię) Challengera [2)].

Następnego dnia, tj. **18 czerwca** (sobota), po przebudzeniu, cała piątka, będąc w dobrej formie niecierpliwie oczekiwała chwili odjazdu. Jak stwierdził George Abley — od 1968 r. odpowiedzialny za przygotowanie kosmonautów — obecność Sally Ride wpływała dodatnio na nastroje i morale „męskiej części" ekipy.

Tego dnia warunki meteorologiczne na Florydzie były doskonałe. Astronauci przybyli na miejsce o godz. 7.20 GMT (3.20 czasu lokalnego). Jak dotąd wszystko przebiegało bezawaryjnie — kończono właśnie napełnianie wielkich zbiorników zewnętrznych Challengera wodorem i tlenem. O godz. 8.45 GMT załoga weszła do kabiny. Zajęto się pracami proceduralnymi, przy czym Crippenowi, który poprzednio leciał Columbią, bardziej odpowiadała kabina Challengera.

Czerwcowy lot Challengera, w oczach powszechnej opinii publicznej, nie tylko amerykańskiej, był przede wszystkim lotem kobiety — pierwszym lotem Sally Ride. Nikogo nie dziwiło więc, że niektórzy ze zgromadzonych obserwatorów przynieśli transparenty z napisami: „Ride, Sally Ride", co można przetłumaczyć „Gnaj Sally Ride". „Spotkamy się w piątek" — odpowiedziała im, oczywiście już przez radio, astronautka. Również mąż Sally, Steven Hawley (jest w 9 grupie astronautów i poleci w przyszłym roku w STS-12) tuż przed startem życzył jej „dobrej zabawy".

Pisząc o Sally w poprzednim numerze, wspomnieliśmy, że jej wyposażenie różniło się od męskiego obecno-

CHALLENGERA

ścią kosmetyczki. Warto dodać, że skromna astronautka zadowoliła się zabraniem w niej jedynie waty, nożyczek do paznokci i spinek do włosów, pozostawiając na Ziemi szminkę, cienie do powiek, tusz do rzęs, puder ryżowy i mleczko kosmetyczne, które początkowo się w niej znajdowały.

Dokładnie o **godz. 11.33 GMT** Challenger oderwał się od platformy nr 39 pchany siłą swych pięciu silników, by oddalać się coraz szybciej od śledzących go 500 000 par oczu. Wkrótce stał się dla nich małym żółtym punkcikiem, ciągnącym za sobą smugę dymu, a po chwili zniknął zupełnie.

Na pokładzie załoga wykonywała rutynowe czynności.

Po 2 minutach i 20 sek. lotu, zgodnie z programem, silniki na paliwo stałe oddzieliły się od zespołu, by zacząć wykonywać lot w odwrotnym kierunku i spaść w fale Atlantyku. Wkrótce odnaleziono je pływające o 280 km na wschód od Przylądka Canaveral, skąd przyholowano je następnego dnia wieczorem.

Po przebiciu gęstych warstw atmosfery przy pomocy silników na ciekły wodór (w tym czasie nastąpiło odrzucenie z kolei dodatkowego zbiornika i statek wykonał ćwierć obrotu). Challenger uzyskał prędkość 132 m/s (przy pomocy silników orbitalnych) i na wysokości 296 km wszedł na orbitę 289/305 km o nachyleniu płaszczyzny 29°, co pozwoliło przelatywać nad Europą. Challenger okrążał Ziemię w 90,46 minuty.

Załoga mogła przystąpić do zadań nie rutynowych. Pierwszym było ustawienie na orbicie geostacjonarnej wyniesionego w ładowni Challengera — satelity kanadyjskiego Telesat, nazwanego Anik C-2. Był to czwarty już obiekt kosmiczny wyniesiony na orbitę i ustawiony tym sposobem. Trzy poprzednie, ustawione przez Amerykanów, którzy dzięki systemowi STS wyspecjalizowali się w tym, to: SBS-B, Telesat i TDRS-1.

Operację zaczęto od stabilizacji Challengera na odpowiedniej wysokości. Otworzono drzwi ładowni i za pomocą telemanipulatora (zdalnie sterowanego ramienia RMS konstrukcji kanadyjskiej) „wyjęto" z niej Anika C-2. Punktualnie o godz. 21.00 — Challenger przelatywał wówczas nad Hawajami — Anik C-2 oddzielił się, po czym Crippen i Hauck zaczęli zwiększać wysokość lotu samolotu kosmicznego, by oddalić się od nowego satelity, bo o 21.45 zostały włączone silniki rakietowe jego systemu PAM, służącego do wyniesienia satelity na właściwą orbitę.

Podobnie przebiegała operacja z drugim satelitą — indonezyjskim Palapa B-1.

Kilka słów o nich. Anik C-2 i Palapa B-1, to identyczne satelity telekomunikacyjne konstrukcji Hughesa, typu HS-376, o masie ok. 600 kg. Anik C-2 jest jednym z długiej już serii kanadyjskich satelitów telekomunikacyjnych (Anik-1, o masie 295 kg, wystrzelono w 1972 r.), mających niebagatelne znaczenie dla organizacji życia w kraju bardziej rozległym niż Stany Zjednoczone i zamieszkałym przez ok. 23 mln obywateli. Ostatnie z tych satelitów służą doskonaleniu i upowszechnianiu tego systemu.

NA ZDJĘCIACH: Start samolotu kosmicznego Challenger z Przylądka Canaveral (z lewej) i lądowanie w bazie Edwards w Kalifornii (z prawej). Niżej — Challenger w pełnej krasi w otwartej ładowni widoczne są dwa jednakowe satelity Anik C-2 i Palapa B-1 (w tylnej części) oraz automatyczne laboratorium kosmiczne SPAS-01 (bliżej środka ładowni, w poprzek). Z przodu ładowni, z jej prawej strony — widoczny telemanipulator (ramię).

Zdjęcia: „Flug Revue" i „Aviation Magazine"

Indonezyjski Palapa B-1 zapoczątkował dopiero łączność satelitarną w kraju położonym na 13 677 wyspach rozciągniętych na przestrzeni 4 800 km i zgrupowanych w 26 prowincjach (dwa satelity wystrzelone w latach 1976 i 1977 pełniły funkcje doświadczalne).

Program przewidywał, że w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w pierwszych godzinach funkcjonowania któregoś z tych satelitów, w 46 godzin później zostanie on ustawiony przez załogę Challengera ponownie, poprawnie.

Na tym zakończył się pierwszy etap misji STS-7, który nazwano handlowym, bo satelity wyniesiono na zamówienie. Po tym, w dniach **19—21 czerwca**, każdy z członków załogi zajął się swoimi zadaniami, np. dr Norman Thagard poświęcił się badaniom — zresztą głównie na samym sobie — negatywnych wpływów przebywania w kosmosie na organizm ludzki. Zajmował się ustalaniem komórek, badaniem krążenia, a ponadto badaniem refleksu, koordynacji ruchów rąk z percepcją oka, próbami kinetycznym obserwacjami mikrobiologicznymi, badaniami ruchów oczu, fetysmografią ostrością wzroku.

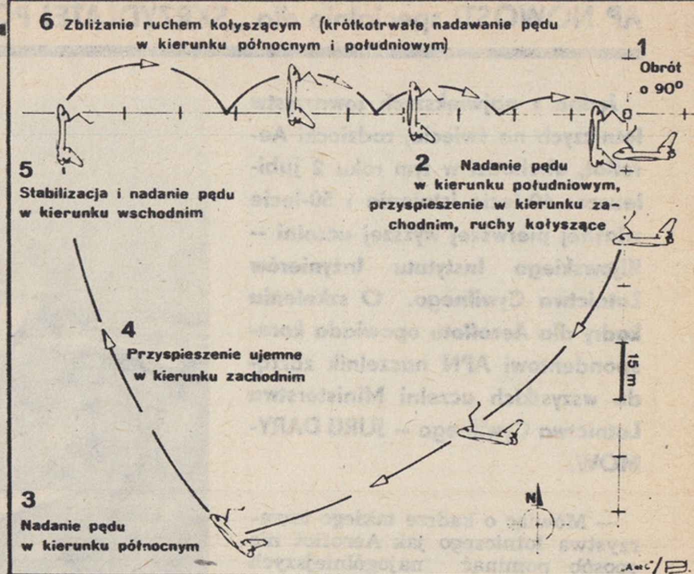
W trzeciej, ostatniej części misji, załoga zajęła się uruchomieniem i pracą automatycznego laboratorium kosmicznego SPAS-01 o wymiarach 1,5×4,8×3,4 m i masie 1 500 kg, konstrukcji Messerschmitt-Bolkow-Blohm (RFN). Składało się ono z 8 elementów. Dwa najważniejsze, to bloki MAUS-1 i MAUS-3 (MAUS = Materialwissenschaftliche Autonome experimentale Unter Schwerelosigkeit). Umieszczone w cylindrach o średnicy 1,1 m i wysokości 1,4 m, stanowiły integralne laboratoria do badań nad wytwarzaniem stopów (MAUS-1) i obliczania liczb krytycznych rządzących ruchami cząsteczek podczas topienia się i zastygania ciał (MAUS-3), na użytek przyszłych orbitalnych wytwórni materiałów kompozytowych. Każdy z bloków wyposażono w niezależne źródła energii, ponadto m. in. w minikomputer i piec kosmiczny. Dodajmy, że trzeci blok — MAUS-2, umieszczony był w ładowni Challengera poza laboratorium SPAS-01.

W skład laboratorium wchodziło także urządzenie do pomiaru strat ciśnienia; kamera MOMS (Modular Optoelectronic Multispectral Scanner) skierowana ku Ziemi (m. in. pochodziły z niej zdjęcia Challengera z zewnątrz); spektrometr masowy, majacy za zadanie badanie składu atmosfery, w jakiej SPAS-01 się znajdował (tzn. zarówno w ładowni Challengera jak i poza statkiem — uruchomiono go 20 czerwca); miernik ciepła z możliwością określania wpływu nieważkości na jego działanie; czujnik położenia przestrzennego, pozwalający ustawić obiekt statecznie według dwóch osi i przekazujący dane, które w przyszłości mają przyczynić się do zmniejszenia złożoności systemów stabilizujących; kalibrownik ogniw baterii słonecznych, umieszczonych w górnej części laboratorium SPAS-01 — zadaniem urządzenia było badanie charakterystyk fotobaterii w środowisku kosmicznym.

22 czerwca o godz. 7.39 GMT, podczas 62 okrążenia Ziemi, Robert Crippen zameldował, że SPAS-01 opuszcza ładownię Challengera (później Sally Ride uściśliła, że „satelita" znalazł się poza ładownią o 7.41). Ustawiając SPAS-01 w przestrzeni starano się uczynić jego orbitę możliwie zbliżoną do okręgu, by ułatwić potem spotkanie z nim. Operacja przebiegała pomyślnie, załoga niepokoiła się tylko nieco, gdyż temperatura komputera osiągnęła 38,8° zbliżając się do granicy bezpiecznej pracy. O godz. 10.04 odległość między obydwoma obiektami wynosiła już 30 m; kamera MOMS przekazywała obrazy samolotu kosmicznego do Centrum Kontroli w Houston.

Schemat obrazujący ruch Challengera względem automatycznego laboratorium kosmicznego SPAS-01, kiedy — po wypuszczeniu — zmierzał do jego uchwycenia.

(Wg „Air et Cosmos")



Przy „chwytaniu" SPAS-01 należało pokonać nie tylko problemy związane z precyzyjnym zbliżeniem się do niego ale także problemy mechaniczne — w przeszłości, w podobnych przypadkach, „wypuszczony" obiekt związany był z macierzystym cumami, pełniącymi przy ponownym zetknięciu rolę amortyzatorów. Tym razem Sally Ride, operującej zdalnie sterowanym ramieniem, zawdzięczać należy, że po 4 godzinach i 26 minutach „swobodnego lotu" SPAS-01 został bezawaryjnie złożony w ładowni Challengera. Odprężona załoga nie kryła zadowolenia, czekało ją jednak powtórzenie tego zadania. Po godzinnym „odpoczynku" w ładowni, kiedy urządzenia nieco ochłodziły się, SPAS-01 wypuszczono w przestrzeń do drugiego, 4-godzinnego lotu. Ostatecznie zakończył swój „samodzielny" pobyt w przestrzeni o godz. 17.58, spoczywając definitywnie w ładowni Challengera.

Kolejny eksperyment z ramieniem przeprowadzono **23 czerwca** (czwartek), jednak tego dnia astronauci byli już myślami przy powrocie na Ziemię. Trzeba bowiem zaznaczyć, że właśnie lądowanie samolotu kosmicznego było kulminacyjnym punktem całego lotu.

Zaplanowano je na **24 czerwca**, po 96 okrążeniach, jednak na ten dzień przewidziano dla Florydy nie najlepszą pogodę. Przygotowując się na taką ewentualność, zapasy i urządzenia Challengera umożliwiały lądowanie następnego dnia — w sobotę 25 czerwca (po 112 okrążeniach) lub nawet 26 czerwca (po 128 okrążeniach). Załoga zaalarmowała jednak o awarii jednego z trzech pokładowych generatorów hydraulicznych i choć bezpieczne lądowanie można było przeprowadzić przy sprawnym jednym tylko z nich, jednak w zaistniałych warunkach, ze względu na bezpieczeństwo, nie można było przedłużać lotu.

O spowodowanym przez to obciążeniu psychicznym załogi może świadczyć fakt, że choć jej członkowie mieli przewidziany sen do godz. 3.13 24 czerwca, przebudzili się znacznie wcześniej oczekując wiadomości z Houston. Te nie dały na siebie długo czekać — astronautom przekazano decyzję o rezygnacji z planowanego od początku lądowania o godz. 10.58 GMT, gdyż nad Florydą przesuwały się grube warstwy chmur.

Trudność polegała na tym, że na blisko 16 okrążeń, jakie Challenger wykonywał każdej doby, praktycznie tylko trzy nadawały się do tego, by powrócić z nich na Florydę. Przylądek Canaveral leży bowiem na 28,6° szerokości północnej, zaś orbita Challengera, o nachyleniu płaszczyzny 29°, było wprawdzie styczna do 29 równoleżnika, jednak obroty Ziemi powodowały, że samolot kosmiczny przelatywał w każdym okrążeniu nad innym jego punktem.

O 11.00 załoga została oficjalnie poinformowana, że postanowiono wykorzystać drugie z trzech dogodnych okrążeń tego dnia i odebrała polecenie zejścia z orbity na początku 98 okrążenia, o godz. 11.13. Po to jednak, by lądować nie w Centrum kosmicznym na Przylądku Canaveral, ale... w kalifornijskiej bazie Edwards, wzorem Columbii. Tak więc rzesze entuzjastów, oczekujących astronautów na wschodnim wybrzeżu, spotkał zawód. Nie tylko ich.

24 czerwca o godz. 13.57 GMT, po 146 godzinach i 24 minutach lotu, Challenger dotknął kołami Ziemi. Crippen wykrzyknął „Jahuu!", a kiedy samolot zatrzymał się po dobiegu, astronauci usłyszeli ostatni meldunek radiowy z Centrum Kontroli: „Mamy dobrą nowinę — piwo jest bardzo, bardzo świeże. Mamy też złą nowinę — to piwo jest o 4 500 km od was". „Tego się spodziewałem" — odpowiedział Crippen.

Sprawą bardziej istotną od powitania był fakt, że lądowanie samolotów kosmicznych w pobliżu miejsca startu nie stało się jeszcze rzeczywistością, jak zamierzano. Wiąże się z tym czas transportu statku na miejsce ponownego startu, a więc czas przygotowania następnej wyprawy. Zdaniem licznych komentatorów, NASA stracić miała przez lądowanie Challengera w Edwards 8 dni. Jest to przy tym o jedno doświadczenie mniej, jeśli chodzi o lądowania samolotów kosmicznych na Florydzie, co — jak podkreślają sami Amerykanie — jest stratą nie małą. Tym większą, że — jak wykazała analiza warunków atmosferycznych — lądowanie takie będzie możliwe dopiero w przyszłym roku, a dokładniej przewiduje się je na 11 wyprawę samolotu kosmicznego (STS-11).

Z drugiej jednak strony — jak się stwierdza w prasie fachowej — w czerwcowym locie Challengera zademonstrowano przypadkiem, że decyzja o zmianie miejsca lądowania może być podjęta niemal w ostatniej chwili, bez wpływu na udany jej przebieg.

W bieżącym roku przewiduje się jeszcze wykonanie dwóch lotów: ponownego (więc trzeciego) Challengera (STS-8 — w końcu sierpnia) i Columbii (STS-9 — we wrześniu) z misją Spacelab. Wokół STS-10 oficjalnie panuje milczenie — ma to być tajna misja wojskowa — jednak nie przypuszcza się, by lot ten zakończył się lądowaniem na Florydzie, zresztą ponownie odroczono go ze względu na pewne problemy techniczne.

PIOTR GÓRSKI

---

[1]) Pierwszy lot kosmiczny Challenger odbył się w dniach 4—9 kwietnia br. — pisaliśmy o nim w SP 21/83, gdzie podaliśmy również pewne dane tego samolotu kosmicznego.

[2]) Zdjęcie załogi zamieściliśmy w poprzednim numerze.

Jedno z największych towarzystw lotniczych na świecie, radziecki Aeroflot, obchodzi w tym roku 2 jubileusze: 60-lecie istnienia i 50-lecie własnej pierwszej wyższej uczelni — Kijowskiego Instytutu Inżynierów Lotnictwa Cywilnego. O szkoleniu kadry dla Aeroflotu opowiada korespondentowi APN naczelnik zarządu wszystkich uczelni Ministerstwa Lotnictwa Cywilnego — JURIJ DARYMOW.



SZKOLENIE KADRY DLA LOTNICTWA CYWILNEGO

— Mówiąc o kadrze takiego towarzystwa lotniczego jak Aeroflot nie sposób pominąć najogólniejszych chociażby liczb charakteryzujących jego działalność, a więc i zapotrzebowanie na tysiące specjalistów na wszystkich szczeblach i wszystkich kwalifikacji. Ogólna długość tras powietrznych łączących ze sobą 3 600 miast i osiedli ZSRR, tras wiodących do dziesiątków państw Europy, Azji, Afryki i Ameryki, wynosi ponad milion kilometrów. W bieżącym, 1983 r. Aeroflot ma przewieźć 105 milionów pasażerów, 2,65 miliona ton ładunków, rozsiać preparaty chemiczne na powierzchni 96 milionów hektarów użytków rolnych i lasów.

Wyszkolenie własnej kadry było już od pierwszych lat istnienia radzieckiego lotnictwa cywilnego jego zadaniem naczelnym. Na początku lat trzydziestych, kiedy to w Kijowie rozpoczęła działalność nasza pierwsza resortowa wyższa uczelnia, lotnictwo nie zawiodło najśmielszych nadziei tych, którzy stali u jego kolebki: samolot stał się bez żadnej przesady uniwersalną maszyną dla wykonywania mnóstwa prac, bynajmniej nie zawsze związanych z transportem.

W ten sposób pod koniec lat dwudziestych rozpoczęła się zmasowana ofensywa lotnicza przeciw szkodnikom na polach i w lasach. Do końca roku 1940 zakres prac lotniczo-chemicznych wzrósł 27-krotnie w porównaniu z rokiem 1928. W roku 1930 lotnicy rozpoczęli planową walkę z larwami widliszka w południowych regionach ZSRR i w rezultacie malaria została całkowicie zlikwidowana. W roku później zorganizowano dostarczanie matryc dzienników centralnych do wielu miast i republik kraju. Lotnictwo przewoziło lekarzy do trudno dostępnych rejonów, naprowadzało rybaków i myśliwych na ławice ryb i legowiska zwierząt, pomagało w zwalczaniu pożarów leśnych i stepowych, a dla kartografów wykonywało zdjęcia lotnicze terytorium Związku Radzieckiego. Trudno nawet wyliczyć wszystko, czym wówczas zajmowało się lotnictwo cywilne, wystarczy powiedzieć, że na początku lat trzydziestych, pod względem wszystkich rodzajów prac lotnictwa specjalistycznego, ZSRR zajął pierwsze miejsce na świecie, które zdecydowanie utrzymuje do dziś.

Obecnie Aeroflot jest w stanie zapewnić człowiekowi w każdym niemal wieku oraz każdej lotniczej specjalności i kwalifikacji pracę, której może podołać i która daje mu satysfakcję. Pracownik, który po ukończeniu szkoły — dziesięciolatki znajdzie się w naszej orbicie, może regularnie i bezpłatnie podnosić kwalifikacje w szeroko rozbudowanym systemie szkolenia i reedukacji kadry Ministerstwa Lotnictwa Cywilnego.

Oto na przykład jak przedstawia się kariera pilota. Po ukończeniu szkoły, tj. po otrzymaniu zwykłego świadectwa dojrzałości, młody człowiek wstępuje do szkoły lotnictwa cywilnego. W tym przypadku uzyskuje kwalifikacje pilota na liniach krajowych i w rolnictwie lub pilota śmigłowców przygotowanego do pracy w gospodarce narodowej. Inżynierów-pilotów szkolą wyższe uczelnie lotnicze. Po upływie 4 lat i 2 miesięcy od czasu rozpoczęcia nauki młody pilot otrzymuje licencję pilota samolotu turbośmigłowego An-24 lub turboodrzutowego Jak-40. Dziesięć procent najzdolniejszych absolwentów od razu przeszkala się do lotów na turboodrzutowym Tu-134.

Takiego wielostopniowego systemu szkolenia pilotów lotnictwa transportowego nie ma nigdzie na świecie. Szkoły lotnicze na Zachodzie wydają licencje tzw. pilota komercyjnego, który może latać tylko na niewielkich samolotach prywatnych. Zasiąść za sterami dużego statku powietrznego to dla takiego lotnika sprawa skomplikowana, gdyż towarzystwa wolą przeszkalać dla swych potrzeb byłych pilotów lotnictwa wojskowego.

Po okresie lotów na stosunkowo niewielkich maszynach, pilot stopniowo opanowuje inne samoloty Aeroflotu, aż do Ił-62 lub aerobusu Ił-86. Jeżeli jego praca jest nienaganna oraz pozwalają na to wiek i zdrowie, lotnik może przejść przeszkolenie w centrum wspólnego szkolenia personelu latającego, technicznego i dyspozytorskiego lotnictwa cywilnego krajów członkowskich RWPG w Uljanowsku lub wstąpić na wydział dowodzenia Akademii Lotnictwa Cywilnego w Leningradzie, nawiasem mówiąc jedynej na świecie uczelni tego typu.

Ale lotnictwo to nie tylko piloci i nawigatorzy, słowem kadra latająca. Ich działalność wieńczy jak gdyby pracę wielu tysięcy ludzi odpowiedzialnych za niezawodność maszyny, bezpieczeństwo lotów, obsługę pasażerów i ładunków...

W tej samej akademii są wydziały reedukacji kadry dowódczej i kierowniczej, podnoszenia kwalifikacji pracowników na kierowniczych stanowiskach oraz specjalistów lotnictwa cywilnego. Przeszkolenie przechodzą dyrektorzy przedsiębiorstw lotniczych, służb kierowania ruchem, zastosowania lotnictwa w gospodarce narodowej i służb naziemnych.

Dziś, jak nigdy przedtem, ważna jest dobra obsługa pasażerów na ziemi i w powietrzu. Na pokładzie jednego tylko aerobusu Ił-86 pracuje cała brygada pokładowa. Personel naziemny i latający takich brygad szkoli na przykład Leningradzkie Technikum Lotnicze. Młodzi ludzie zostają dyplomowanymi technikami-technologami w zakresie obsługi pasażerów po upływie 2 lat i 6 miesięcy.

Uczelnie nasze szkolą dziś specjalistów nie tylko dla Aeroflotu, lecz także dla lotnictwa cywilnego 70 krajów. Szczególnym autorytetem wśród kolegów zagranicznych cieszy się akademia w Centrum Uljanowskim.

Radzieckie doświadczenie stale przykuwa uwagę specjalistów zagranicznych, znanych działaczy ponoszących odpowiedzialność za szkolenie kadry dla lotnictwa cywilnego najbardziej nawet rozwiniętych pod tym względem krajów. Na przykład — zdaniem doktora J. Hanta, prezesa Uniwersytetu Lotniczego z USA, który odwiedził uczelnię naszego ministerstwa — „Związek Radziecki osiągnął bardzo wysoki poziom w wykorzystaniu metodyki i techniki zaprogramowanego szkolenia i specjaliści radzieccy z pełnym powodzeniem mogą rozwiązywać nowe zadania, jakie wyłaniają się przed lotnictwem cywilnym".

NA ZDJĘCIU u góry: Radziecki aerobus Ił-86 w porcie lotniczym Mineralnyje Wody.

Zdjęcie: TASS

20-lecie MIĘDZYWOJENNE

7. WŁOCHY

Włoskie siły powietrzne, poważnie zmniejszone po I wojnie światowej, zaczęły się odradzać wcześniej niż w innych państwach zwycięskiej koalicji. Wiązało się to z przejęciem władzy w kraju przez partię faszystowską, której kierownictwo uznało lotnictwo za dziedzinę, w której stosunkowo łatwo można osiągnąć propagandowe sukcesy — jak też i za jeden z głównych środków realizacji swych zaborczych celów.

Nie trzeba też zapominać, że we Włoszech działał Giulio Douhet, autor teorii o decydującej roli sił powietrznych w przyszłym konflikcie zbrojnym, propagator bezwzględnej, totalnej wojny powietrznej. Wprawdzie poglądy jego nie zdobyły sobie w pełni prawa obywatelstwa we włoskich sztabach, gdzie zwłaszcza po jego śmierci silne były wpływy rzeczników rozbudowy lotnictwa szturmowego, tym niemniej w całym okresie międzywojennym najsilniejszą liczebnie częścią lotnictwa wojskowego były formacje bombowców. One to torowały drogę włoskim dywizjonom podczas agresji w Abisynii, one użyte zostały na dużą skalę podczas interwencji w wojnie domowej w Hiszpanii.

Zgodnie z poglądami włoskiego kierownictwa, Corpo Aeronautico Militare przekształcono w 1923 w Regia Aeronautica — Królewskie Lotnictwo, będące odtąd samodzielnym rodzajem sił zbrojnych, na równi z armią i marynarką. Jednostki lotnicze podporządkowano 5 dowództwom terytorialnym (Zona Aerea) — jedno z nich stanowiła Libia — które na wypadek miały być przekształcone w korpusy (Squadra), w skład których wchodziłyby dywizje i brygady. Istniały ponadto wydzielone dowództwa na Sardynii, Dedekanezie, a później i w Abisynii. Lotnictwo rozpoznawcze podporządkowane było pod względem taktycznym dowództwu wojsk lądowych na szczeblu korpusu, armii i grupy armii. Lotnictwo morskie podzielono na 8 grup, odpowiadających poszczególnym akwenom, na których miała operować włoska flota.

W dążeniu do efektów propagandowych utworzono wiele, słabych jednak liczebnie, jednostek. Włoska eskadra (squadriglia) składała się z 2 tylko kluczy (w lotnictwie myśliwskim z 3), dywizjon (gruppo) z 2 eskadr (3 w lotnictwie myśliwskim), pułk (stormo) z 2 dywizjonów. Był on więc na ogół słabszy od radzieckiego czy niemieckiego dywizjonu...

Fasadowości organizacyjnej odpowiadał mierny na ogół poziom i stan techniczny sprzętu, na co znaczny wpływ miał niedostatek silników większej mocy. Stanowiące wyposażenie jednostek bombowych najpierw konstrukcje Caproniego, a później Savoie ustępowały podobnym typom w innych państwach. Na zacofanie w lotnictwie myśliwskim wpływało utrzymujące się aż do wojny przekonanie o większym znaczeniu zwrotności samolotów w porównaniu z ich prędkością.

Do 1930 stan liczebny włoskich sił powietrznych nie przekraczał 1 000 samolotów bojowych, ale w 1935 było ich już 1 200 w I linii i prawie 900 w szkolnictwie i rezerwie. W 1939 Regia Aeronautica przedstawiała się pozornie imponująco: ogółem było ponad 4 000 samolotów bojowych, przy czym znaczną część stanowił sprzęt przestarzały. W jednostkach I linii znajdowało się 890 bombowców, 691 myśliwców, 354 samoloty rozpoznawcze i 197 wodnosamolotów. Duża część tego sprzętu była w złym stanie technicznym, przy czym do sprawnych zaliczono tylko 1 690 samolotów.

RAJMUND SZUBAŃSKI

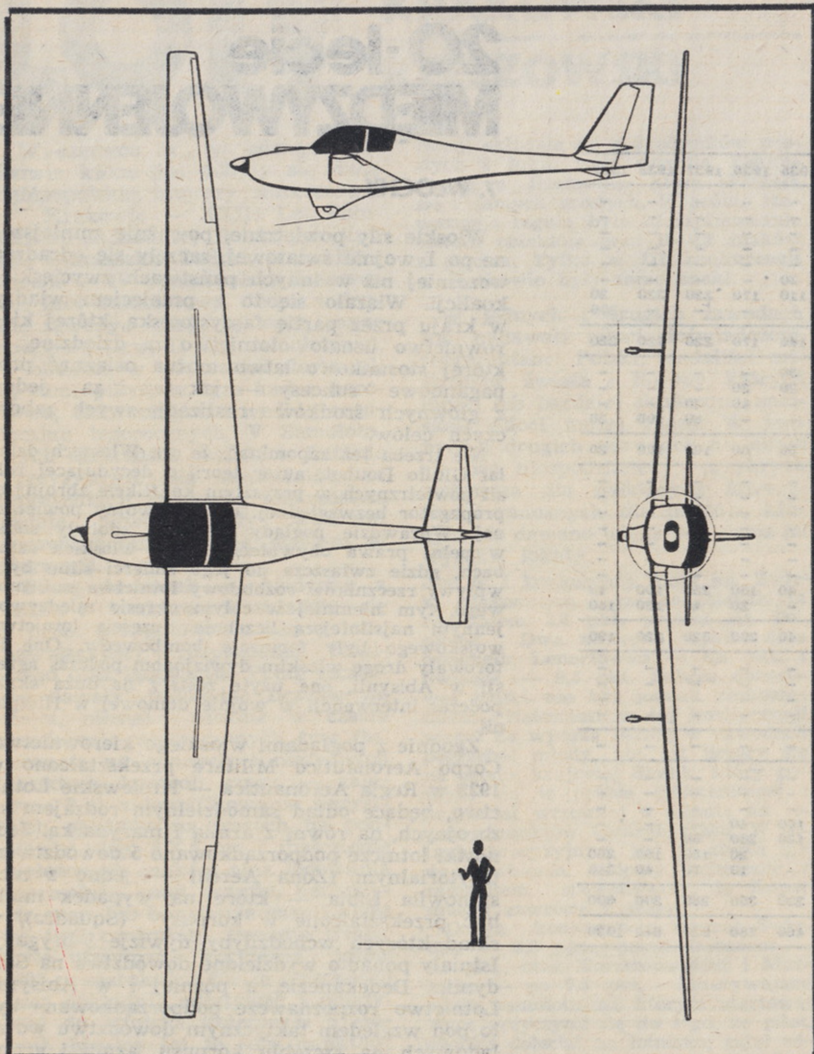
SAMOLOTY WOJSKOWE PRODUKOWANE SERYJNIE WE WŁOSZECH /1923–1939/

SAMOLOTY	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
Nieuport-Macchi 29	10	50	40	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Ansaldo AC-2	–	–	40	60	20	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Fiat CR-1	–	–	–	30	50	20	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Ansaldo AC-3	–	–	–	–	20	80	50	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Fiat CR-20	–	–	–	–	–	–	60	100	100	80	60	–	–	–	–	–	–
Fiat CR-30	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	30	40	30	–	–	–	–
Fiat CR-32	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	50	110	170	220	320	20
Fiat CR-42	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	200
Myśliwskie	10	50	80	90	90	100	110	100	100	80	90	90	140	170	220	320	220
Romeo 41	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	30	–	–	–	–
Breda 64	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	20	20	–	–	–
Bergamaschi-Caproni AP.1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	40	20	–	–
Breda 65	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	80	100	20
Szturmowe	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	50	60	100	100	20
Ansaldo 300	90	60	20	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Breda A.7	–	–	–	10	20	20	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Fiat R.22	–	–	–	–	30	20	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Ansaldo 120	–	–	–	–	–	20	30	20	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Romeo 1	–	–	–	–	–	50	60	60	30	–	–	–	–	–	–	–	–
Caproni 97	–	–	–	–	–	–	–	20	20	–	–	–	–	–	–	–	–
Romeo 30	–	–	–	–	–	–	–	–	–	20	40	40	–	–	–	–	–
Romeo 37	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	40	180	280	100	10
Caproni 309-311	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	20	40	120	180
Rozpoznawcze	90	60	20	10	50	110	90	100	50	20	40	40	40	200	320	220	190
Fiat BR-1	–	20	30	20	20	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Fiat BR-2	–	–	–	–	–	30	40	30	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Fiat BR-3	–	–	–	–	–	–	–	–	30	40	30	–	–	–	–	–	–
Caproni-111	–	–	–	–	–	–	–	–	–	20	30	–	–	–	–	–	–
Bombowe lekkie	–	20	30	20	20	30	40	30	30	60	60	–	–	–	–	–	–
Caproni 36	20	20	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Caproni 73	–	–	10	40	40	30	20	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Caproni 101	–	–	–	–	–	–	–	20	40	20	10	–	–	–	–	–	–
Caproni 133	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	60	100	40	–	–	–
Savoia-Marchetti 81	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	130	280	60	–	–
Savoia-Marchetti 79	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	20	150	160	260
Fiat BR-20	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	10	70	40	340
Bombowe	20	20	10	40	40	30	20	20	40	20	10	60	230	350	280	200	600
Razem	120	130	140	160	200	270	260	250	220	180	200	190	460	780	920	840	1030

WYPOSAŻENIE ESKADR LOTNICTWA WŁOSKIEGO /1923–1939/

SAMOLOTY	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
Spad XIII	4	4	4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Hanriot HD-1	8	4	4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Nieuport-Macchi 29	–	4	8	8	8	4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Ansaldo AC-2	–	–	–	8	8	8	8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Fiat CR-1	–	–	–	4	8	8	8	8	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Ansaldo AC-3	–	–	–	–	–	4	8	8	3	–	–	–	–	–	–	–	–
Fiat CR-20	–	–	–	–	–	–	–	8	21	24	24	18	–	–	–	–	–
Fiat CR-30	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	6	6	6	6	–	–
Fiat CR-32	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	18	24	36	36	36
Breda 65	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	6	–
Fiat CR-42	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	12
Myśliwskie	12	12	16	20	24	24	24	24	24	24	24	24	24	30	42	42	48
Ansaldo AC-3	–	–	–	–	–	–	–	–	3	3	3	3	–	–	–	–	–
Fiat CR-20	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3	3	–	–	–	–
Romeo 41	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3	3	–	–	–
Breda 64	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3	3	3	–
Caproni AP-1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3	6	6	3
Breda 65	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3	3	9
Szturmowe	–	–	–	–	–	–	–	–	3	3	3	6	6	9	12	12	12
Fiat R-2	3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Macchi 15	3	3	3	2	2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
SVA-10	6	6	6	6	2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Ansaldo 300	6	9	9	10	6	4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Fiat R-22	–	–	–	–	4	4	3	2	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Breda A-7	–	–	–	–	4	4	4	2	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Ansaldo 120	–	–	–	–	–	2	6	6	6	4	–	–	–	–	–	–	–
Romeo 1	–	–	–	–	–	4	8	12	14	16	16	14	12	–	–	–	–
Caproni 97	–	–	–	–	–	–	–	1	3	3	3	3	3	3	–	–	–
Romeo 30	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	4	6	6	6	–	–	–
Romeo 37	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3	21	30	30	30
Caproni 311	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2
Rozpoznawcze	18	18	18	18	18	18	21	23	23	23	23	23	24	30	30	30	32
Fiat BR-1	8	8	8	10	4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Fiat BR-2	–	–	–	–	6	10	10	10	8	2	–	–	–	–	–	–	–
Fiat BR-3	–	–	–	–	–	–	–	–	4	10	12	8	4	–	–	–	–
Caproni 111	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	4	4	–	–	–	–
Bombowe lekkie	8	8	8	10	10	10	10	10	12	12	12	12	8	–	–	–	–
Caproni 36	4	4	4	4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Caproni 73	–	–	–	2	6	6	6	6	6	6	4	2	–	–	–	–	–
Caproni 101/102	–	–	–	–	–	–	–	–	4	4	6	6	–	–	–	–	–
Caproni 133	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	4	4	4	–	–	–
Savoia-Marchetti 81	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	12	40	40	40	24
Savoia-Marchetti 79	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	8	20	36
Fiat BR-20	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	4	18
Bombowe	4	4	4	6	6	6	6	6	10	10	10	12	16	44	48	64	78
Savoia 16	1	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Dornier-CMASA Wal	–	–	1	1	1	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Macchi 24	–	–	–	1	1	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Savoia-Marchetti 55	–	–	–	–	–	–	4	4	6	8	8	8	8	6	4	4	–
Savoia-Marchetti 78	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2	2	2	2	2	–
Cant Z-506	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	8
Bombowe /wodnosamoloty/	1	1	1	2	2	2	4	4	6	8	8	10	10	8	6	6	8
Razem	43	43	47	56	60	60	65	67	78	80	80	87	88	121	138	154	178

Lekki samolot bombowy produkcji włoskiej Caproni 73.





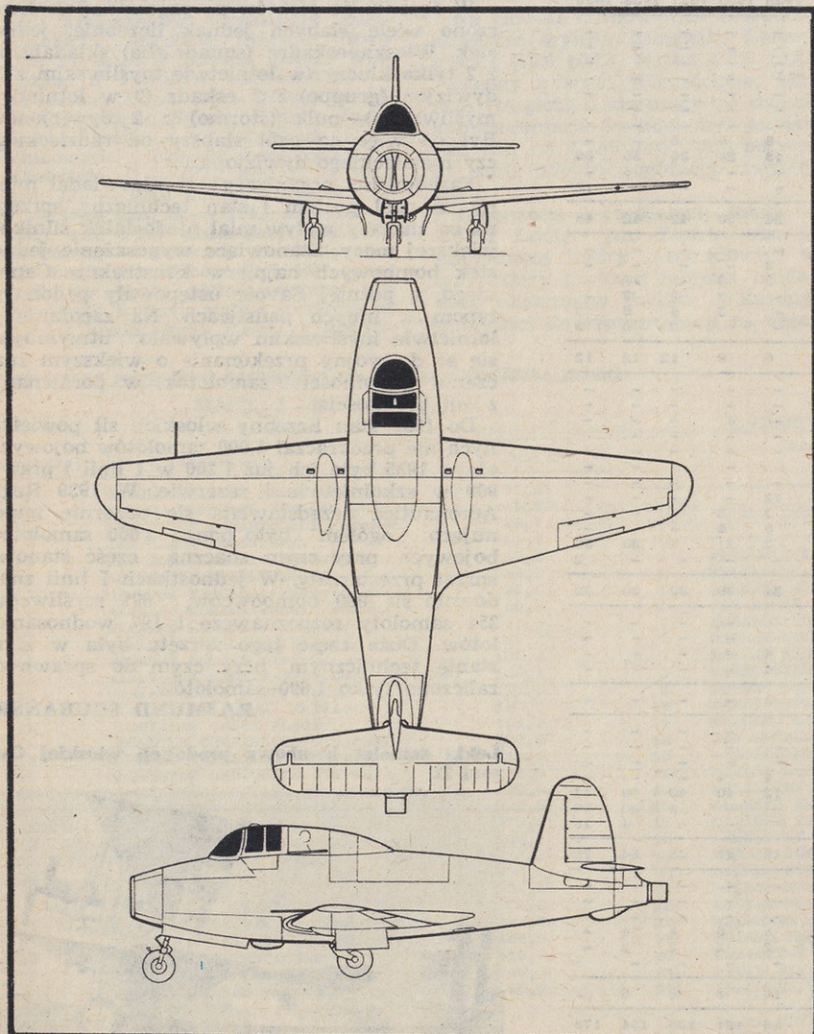
MOTOSZYBOWIEC WYCZYNOWY SCHEIBE SF-36

Wytwórnia Scheibe (RFN) opracowała nowy motoszybowiec wyczynowy Scheibe SF-36, oblatany w lecie 1980, którego produkcję seryjną rozpoczęto w 1981. W opracowaniu SF-36 zastosowano konstrukcję z tworzywa sztucznego wzmocnione włóknem szklanym, przy czym wykorzystano skrzydło i zespół usterzeń z 2-miejscowego szybowca treningowego SF-34. Motoszybowiec SF-36 odznacza się wysokimi osiągami we wszystkich zakresach zastosowania. Posiada 2 fotele obok siebie, usytuowane w obszernej, wygodnej kabinie z dużym bagażnikiem za fotelami. Wsiadanie i wysiadanie możliwe jest ze skrzydła lub z przodu. Zastosowano ogrzewanie kabiny i gaźnika.

SF-36 jest dolnopłatem wolnonośnym ze skrzydłem o obrysie dwutrapezowym ze wzniosem 1°30', wyposażonym w laminarne profile Wortmanna: u nasady FX-61-184, na końcu FX-60-126 oraz w lotki i duże aerodynamiczne hamulce Schempp-Hirth na wierzchu skrzydła. Dla łatwego magazynowania i transportu, skrzydła mogą być złożone wzdłuż kadłuba. Kadłub o opływowym kształcie, w części przedniej posiada zespół napędowy w osłonie oraz limuzynę dwudzielną, ze stałą częścią tylną oraz przednią odsuwaną do przodu.

Sterownica zdwojona, pedały nastawne. Usterzenie klasyczne wyposażone w stateczniki i stery. Usterzenie kierunku z dużym skosem. Ruchy steru kierunku sprzężono z kółkiem ogonowym. Podwozie stałe, może być stosowane w 2 wariantach, tj. jako typowe 2-kołowe z tylnym kółkiem lub jako 1-kołowe z centralnym kołem pod kadłubem, amortyzowanym i obudowanym owiewką oraz z 2 bocznymi wspornikami kołowymi pod skrzydłami. Napęd stanowi 1 silnik tłokowy Limbach L2000 EJ o mocy 59,5 kW napędzający 2-łopatowe śmigło o stałym skoku. Na zamówienie może być montowane śmigło ustawialne w chorągiewkę. SF-36 posiada dobre własności szybowcowe podobne do SF-25 Super-Falke. W locie jest on bardzo cichy, co ważne jest ze względu na ochronę środowiska. Łatwo może być zmontowany i zdemontowany w czasie 5—10 minut przy użyciu 3—4 osób. Silnik wyposażony jest w elektryczny rozrusznik i prądnicę. SF-36 stanowi nową pozycję wśród sprzętu motoszybowcowego nowej generacji. (K)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 16,35 m, długość — 7,18 m, pow. skrzydła — 15,60 m², wydłużenie skrzydła — 17,1. **Masy:** masa własna — — 430 kg, max. masa do startu — 630 kg. **Osiągi:** max. prędkość przelotowa — 180 km/h, prędkość przeciągnięcia — 72 km/h, wznoszenia — 3 m/s, pułap — 6 000 m, rozbieg — 200 m, czas lotu — 4,5 h, max. doskonałość (jako szybowiec) — 28, min. opadanie przy 90 km/h — 0,9 m/s.



SAMOLOT DOŚWIADCZALNY G.40 (E.28/39)

Frank Whittley był jeszcze w wojskowej szkole lotniczej, gdy w 1928 wpadł na trafny pomysł budowy silnika turboodrzutowego (opatentowany w 1930).

W 1937 został zbudowany prototyp U, jakim dopiero wtedy zainteresowało się brytyjskie ministerstwo lotnictwa. We wrześniu 1939 inż. G. Carter rozpoczął projektowanie samolotu Gloster E.28/39 (oznaczenie fabryczne, G-40, nazwa gwarowa Squirt), mającego być latającym laboratorium nowego silnika turboodrzutowego W.1. Zbudowano 2 prototypy w Cheltenham: jeden z niepełnosprawnym silnikiem W.1X o ciągu 3.34 kN przeszedł próby kołowania (7.04.1941), z chwilowym odrywaniem się od lotniska Hucclecote na wysokość do 1,8 m i odległość 90—180 m (8.04.1941), mając za sterownicami pilota P. Sayera. Po zabudowaniu 14.04.1941 właściwego silnika W.1 o ciągu 3,83 kN, samolot E.28/39 wykonał pierwszy lot pod wieczór 15.04.1941, a to ze względu na złą pogodę. Lot trwał 17 min. Przez następne 13 dni samolot przebywał w powietrzu 10 h w 15 lotach, uzyskując prędkość — 480 km/h, pułap — 7 500 m i długotrwałość do 56 min. Następny etap prób samolotu z silnikiem W.1A o ciągu 5,16 kN rozpoczął się w Edgehill 4.02.1942. Pilotował M. Daunt.

Drugi prototyp wystartował po raz pierwszy 1.03.1943 z silnikiem W.2B o ciągu 5,43 kN i pilotem J. Griersonem. 17.04.1943 samolot przeleciał z Edgehill do Hatfield, gdzie został pokazany ówczesnemu premierowi W. Churchillowi. 3.07.1943 samolot już z silnikiem W.2B o ciągu 6,79 kN uległ katastrofie, ale pilot uratował się na spadochronie. Latem 1943 rozpoczęły się próby pierwszego prototypu, ale z silnikiem W.2/500 o ciągu zwiększanym od 7,56 do 7,83 kN, zaś w kwietniu 1944 — nastąpiła ostatnia faza prób. Następnie samolot pozostawał w hangarze, aż do przekazania go w 1946 do londyńskiego muzeum nauki w Kensington. Jest to pierwszy użytkowy odrzutowiec brytyjski.

Samolot jednomiejscowy.

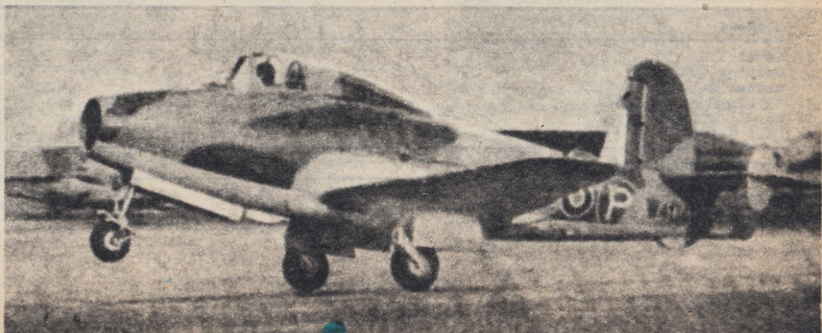
Konstrukcja metalowa. Były 2 płaty: z profilem NACA 23012 i prędkościowym EC 1240.

Silniki turboodrzutowe produkcji Power Jets, Rover i Rolls-Royce. W pierwszym locie G.40 wystartował przy 16 500 obr/min turbiny.

Uzbrojenie: przewidywano 4 k. masz. Browning 7,7 mm.

Malowanie: samolot z góry i z boków w plamach kamuflażowych ciemnozielonych i ciemnobrązowych, od dołu — żółty. (W)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość 8,80 m, długość — 7,60 (7,70) m, wysokość — 2,70 m. **Masy:** masa własna 1 288 (1 309) kg, masa całkowita — 1 680 (1 900) kg. **Osiągi:** prędkość max. (3 050 m) — 480 (749) km/h, prędkość lądowania — 138 (138) km/h, czas wznoszenia na 9 150 m — (22 min), pułap — 7 500 (9 756) m. Dane z silnikiem W.1A o ciągu 5,16 kN (W.2/500 o ciągu 7,83 kN).



ZNAKI ROZPOZNAWCZE 1936–1945

43

Tekst i rysunki: Tomasz J. Kowalski

IRLANDIA

Lotnictwo Republiki Irlandii uzyskało pierwszy samolot w 1921 (Martinside A.1 Mk. II). Lotnictwo wojskowe natomiast sformowano w lutym 1922. Tego roku Irlandia miała znaki w formie kokard (na samolocie SE 5A), a już od 1923 obowiązujące były pasy trójbarwne, przy czym na płatach pas zielony był zawsze od strony wewnętrznej. Taką formę znaków stosowano do 1939 (wymiar pasów malowanych na płatach był standardowy i wynosił zazwyczaj 18 cali dla każdego pasa). W końcu 1939 wprowadzono nową formę znaku, której elementem stał się symbol celtycki określany jako BOSS (w Chinach znany jako Jing-Jang). BOSS-a malowano w dwóch kolorach (zielonym i pomarańczowym) na kadłubie oraz na górnej powierzchni płata. Na sterze kierunku i powierzchni dolnej płata pozostawiono znaki w formie trójbarwnych pasów. Na kadłubie malowano: po stronie lewej pole zielone zwrócone w kierunku lotu, natomiast po stronie prawej — pole pomarańczowe. Podobnie malowano BOSS-y na skrzydłach, przy czym samo malowanie przechodziło pewną ewolucję. Zarówno BOSS-y jak i pasy miały standardowe wymiary. Na początku 1941 wprowadzono niewielką modyfikację znaku malowanego na kadłubie, polegającą na umieszczeniu BOSS-a na białym kwadracie w celu poprawy jego widoczności.

PLANSZA

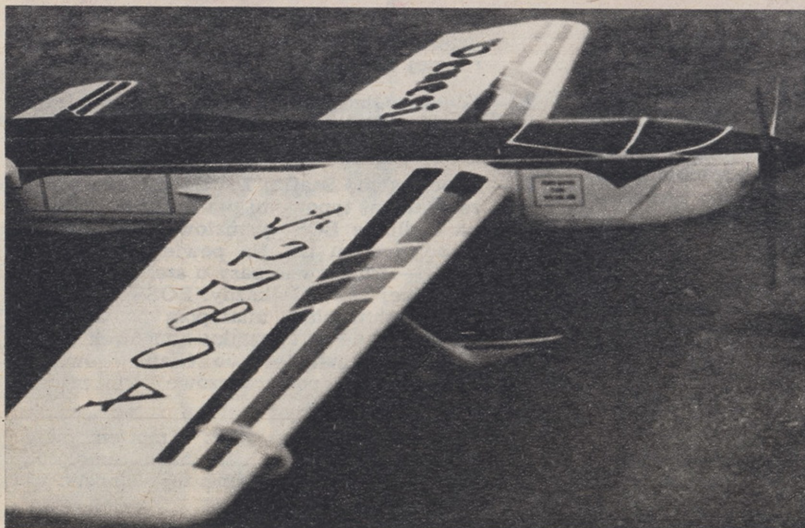
1 — Gloster Gladiator Mk. I lotnictwa Irlandii ze znakami typowymi dla końca lat trzydziestych o szerokości pasów na płatach równej 18 cali (45,7 cm) każdy.

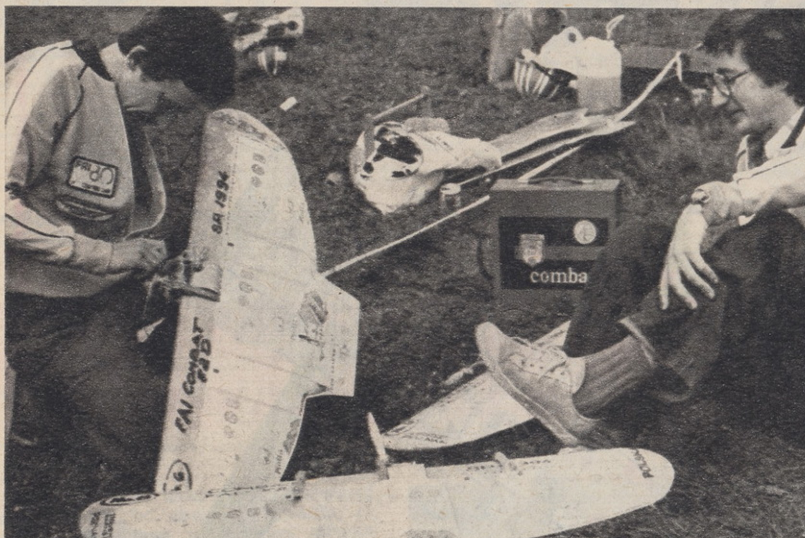
2 — Gloster Gladiator Mk. I ze znakami typowymi dla lat czterdziestych, kiedy to wprowadzono jako znak symbol BOSS.

3 — Supermarine Seafire LF III z 1 dywizjonu ze znakami typowymi dla lat 1943—1946 — na kadłubie BOSS-y malowano na białym kwadratowym tle. Na powierzchni dolnej płata — trójbarwne pasy o szerokości standardowej 19,5 cala każdy. BOSS na górnej powierzchni płata miał pola pomarańczowe zwrócone w kierunku końcówek płata, w przeciwieństwie do Gladiatorów, na których pole pomarańczowe było zawsze z prawej strony.

4 — Godło 1 dywizjonu wraz z mottem malowano zazwyczaj na kadłubach samolotów będących na wyposażeniu tej jednostki.











CO NA TO CSH?

Prawie każdy nasz korespondent, oceniając stan zaopatrzenia w materiały modelarskie, kończy list zdaniem: a co na to CSH? Dużo listów piszą kolekcjonerzy plastykowych modeli samolotów, absolutnie niezadowoleni z osiągnięć producentów krajowych i zagniewani na handlowców dostarczających towar zagraniczny po astronomicznych cenach. Praktycznie, aby kupić 2—3 modele do zbiorów, potrzebna jest obecnie pensja ojca i emerytura babci... Naturalnie, chodzi o zakupy w sklepach prywatnych i na bazarach.

Korzystając z obchodzonego akurat w roku bieżącym 25-lecia działalności Centralnej Składnicy Harcerskiej, wybrałem się z życzeniami do dyrektora Zarządu CSH mgra Wojciecha Szantera. Zamiast bukietu kwiatów przyniosłem dyrektorowi paczkę listów od Czytelników — modelarzy, przewiązaną różową wstążeczką. Położyłem ją na biurku i zapytałem: co na to CSH?

Dyrektor Szanter pełni swą funkcję od roku. Przedtem kierował składnicą warszawską. Sprawy, które przedstawiłem, w tym również żale i pretensje naszych Czytelników, zna doskonale. Stara się o zaopatrzenie potężnej armii harcerzy i amatorów politechnizacji, w tym także modelarzy zrzeszonych w różnych instytucjach jak i hobbistów niezrzeszonych. Zarząd sprawuje pieczę nad 155 sklepami w oddziałach CSH, znajdujących się: w Bydgoszczy (ul. Curie Skłodowskiej 26, barak 3), Katowicach (ul. Mariacka 23), Krakowie (ul. Bronowicka 17), Lublinie (ul. Krakowskie Przedmieście 62a), Łodzi (ul. Roosevelta 7), Szczecinie (Al. Wojska Polskiego 156), Warszawie (ul. Marszałkowska 82/84) i Wrocławiu (ul. Św. Antoniego 19/21). Ponadto CSH prowadzi 4 punkty napraw artykułów politechnicznych, po jednym w Krakowie i Łodzi oraz dwa w Warszawie.

Po przedstawieniu obecnej sytuacji w handlu, a ciągle jeszcze działa on przecież w warunkach kryzysu, dyrektor zapoznał mnie z działaniami, które podjęto, aby nie uległa zahamowaniu politechnizacja, szczególnie prowadzona wśród najmłodszych. Kryzys kryzysem, ale listew drewnianych, nici, kleju, papieru i innych podstawowych materiałów czy też zestawów materiałowych dla młodych konstruktorów nie może zabraknąć. Materiały te dostarcza wyspecjalizowana wytwórnia w Krośnie nad Wisłokiem w miarę swych możliwości. Innych krajowych producentów, niestety, nie było dotąd widać. Niedawno zorganizowana w Warszawie giełda ujawniła, że mamy pokaźną grupę ludzi, którzy zdolni są do wytwarzania niezbędnych materiałów, czy półwyrobów dla potrzeb modelarstwa lotniczego i innych zajęć politechnicznych. Dyrektor Szanter wiąże z tą działalnością duże nadzieje. Mało tego, odważył się zaangażować 13 milionów złotych zamawiając u poszczególnych wytwórców określone wyroby.

— Tylko i wyłącznie możemy polegać na krajowej produkcji. Chcemy ją inspirować, wspomagać — twierdzi dyrektor. Nie ma mowy, przynajmniej w najbliższych latach — dodaje — abyśmy w CSH byli w stanie cokolwiek zakupić za dolary, funty czy franki w państwach zachodnich. Po prostu nie mamy tych pieniędzy. Fakt ten powinien zrozumieć każdy klient CSH, w tym Czytelnicy „Skrzydlatej Polski"!

Taka jest zatem sytuacja. Zanim nastąpi niezbędny rozruch krajowych producentów, CSH rozesłała swych handlowców do wszystkich nieomal państw socjalistycznych. Na i w wyniku tych podróży (a może po prostu teleksów?) można zawiadomić Czytelników — modelarzy, że jeszcze w roku bieżącym na półkach sklepów CSH w całym kraju pojawią się materiały, narzędzia i modele plastykowe. Oto co zapisałem przeglądając kontrakty handlowe zawarte przez CSH.

Z ZSRR otrzymamy następujące modele plastykowe samolotów: Jak-3, Ił-2, Tu-104, Mi-8, AN-24, Jak-40, An-10A, Ił-18, Ił-62 oraz statki kosmiczne Sojuz i Wostok. Dla kolekcjonerów modeli w podziałce 1:72 zostaną sprowadzone wyroby wytwórni Novo, samoloty Morane-Saulnier 406, Spirit of St. Louis, Westland Wales i Thunderbolt. Następnie aparatury do zdalnego sterowania Pilot 4, Pilot 2 i Supranar 83 oraz silniki spalinowe MK-17 i wyczynowe CST Kam.

W NRD zakupiono aparaturę Signal-FM do zdalnego sterowania oraz komplety kwarców zapasowych. Ponadto serię modeli plastykowych samolotów w podziałce 1:50. W większości będą to modele znane już na naszym rynku i cieszące się powodzeniem nabywców.

W CSRS zakupiono zestawy materiałowe różnych modeli latających, śmigła z tworzyw sztucznych (od 180 × 100 mm do 280 × × 285 mm), silniki na CO_2 i części zamienne do nich, świece żarowe, gaźniki, aparaturę do zdalnego sterowania, silniki spalinowe 2,5 i 6,5 cm³ pojemności, klej do modeli plastykowych, no i modele dla miłośników skali 1:72, wśród których znajdują się następujące: L 29 Delfin, Avia B 536, Avia B 33 L 10, Letov S. 328, MiG-19, MiG-17, Ła-7, Avia B 35, Po-2, MiG-15, MiG UTI-15, Aero C 3A. W większej podziałce dostarczone zostaną modele: Comet, Caravelle i Douglas DC-7.

W ChRL zakupiono narzędzia przeznaczone do prac ręcznych.

Warto uzupełnić te skrótowe tylko informacje, że wartość towarów które zostaną wkrótce sprowadzone, wynosi około 300 milionów złotych (licząc w cenach detalicznych). Czy fakt ten zadowoli naszych korespondentów zapytujących — co na to CSH? Na zakończenie wizyty u dyrektora Szantera otrzymuję jeszcze jedną informację. Otóż CSH będzie sprzedawać lotnie. Sprzęt wytwarzany przez PZL-Okęcie, odpowiednio opakowany znajdzie się w sprzedaży, być może również w roku bieżącym. Cena? Około 120 tys. złotych. A więc mniej więcej w cenie telewizora kolorowego. Na moje wątpliwości, kto kupi, dyrektor nie odpowiedział, dodał jedynie, że weźmie około 50 lotni, na próbę.

PAWEŁ ELSZTEIN

NA ZDJĘCIACH:
Oto jakie modele możemy budować, mając oczywiście niezbędne materiał i urządzenia z CSH.

Zdjęcia autora

PILOT GRUSZKA

Młodzi szukają śladów swych przodków. Jakże często zwracają się z prośbą do nas, abyśmy im pomogli. Oto sprawa, o której już niegdyś pisaliśmy, ale — wrócimy teraz do niej. Po to, aby dać informację młodemu człowiekowi, który nie czytał akurat numeru „Skrzydlatej" sprzed wielu miesięcy, w którym poruszaliśmy temat losów pilota o nazwisku Gruszka. Naszego Czytelnika nie odsyłamy gdzieś w nieznane, aby szukał sobie sam odległego w czasie numeru. Wiemy, że to częstokroć trudna sprawa.

A więc Wojciech Kowmaw, zamieszkały w Ostrowcu Świętokrzyskim, ul. Mickiewicza 16/20, woj. kieleckie, prosi nas o choć najmniejszą informację o jego wuju Józefie Gruszce, który — według relacji naszego Czytelnika — był lotnikiem i służył przed wojną w 6 Pułku Lotniczym. Brał udział w Wojnie Obronnej Polski 1939 r., a potem walczył w Anglii. Znał tam innego pilota o tym samym nazwisku — Franciszka Gruszkę. Dalej nasz Czytelnik podaje, iż po Józefie Gruszce zostało kilka pamiątek, m. in. przedwojenna legitymacja wojskowa oraz dwie odznaki z 1936 r. Potem czytamy w liście coś, co jest bardzo tajemnicze i nie zgadza się z tym, co myśmy w „Skrzydlatej" kiedyś podali: oto rodzina Wojciecha Kowmawa poszukiwała Józefa Gruszkę przez PCK i otrzymała stamtąd informację, że Józef Gruszka zginął w niewyjaśnionych okolicznościach. Jego samolot miano znaleźć w bagnach na terenie Anglii, zaś ciało — u wybrzeży Francji. „Ubranie jakie przysłano po wojnie — pisze Wojciech — zupełnie nie odpowiadało sylwetce ciała wuja".

Według tego, co myśmy podali w tej sprawie, opierając się na liście Aleksandra Dobrońskiego z Białegostoku, pilot o nazwisku Franciszek Gruszka zginął 18 sierpnia 1940 r. Został wpisany na listę zaginionych. Wiosną roku 1975 w torfowisku na terenie Anglii znaleziony został zestrzelony podczas wojny myśliwski samolot Spitfire R 67/3, w którego kabinie były szczątki pilota, por. Franciszka Gruszki. Służył on w 65 dywizjonie od 7 sierpnia 1940 r. W Muzeum im. gen. W. Sikorskiego w Londynie znajdują się kawałki metalowych części samolotu, guziki i klamry od mundurku pilota, kieszeń z wyhaftowanym orłem lotniczym, wszystko to wydobyte z torfowiska.

Rzeczywiście, coś tu się nie zgadza. Albo — informacja PCK jest mylna, bo w Anglii znaleźć przecież miano szczątki Franciszka Gruszki, a nie Józefa, albo — naprawdę sami nie wiemy, co o tym sądzić. I jak się ma do tego wiadomość z PCK, że ciało pilota (Józefa Gruszki) znalezione zostało u wybrzeży Francji?! I skąd Wojciech Kowmaw wie, że obaj Gruszkowie znali się osobiście? Sprawa — mocno zastanawiająca, ciekawa. Gdyby ktoś z Czytelników mógł tutaj wnieść coś istotnego, bylibyśmy wdzięczni. Wojciech Kowmaw, oczywiście, też.

Aha, jeszcze jedno: w książce płka pil. Wacława Króla pt. „Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii 1940—1945" występuje nazwisko Franciszka Gruszki, z 65 dywizjonu. (z)

KORESPONDENCJE

ŚWIĘTO ZUCHA

Z okazji Międzynarodowego Dnia Dziecka Komenda Chorągwi ZHP w Częstochowie wspólnie z Aeroklubem Częstochowskim zorganizowały 4 czerwca br. Święto Zucha. Uroczystość ta zorganizowana była po raz pierwszy. Uczestniczyło w niej prawie 500 zuchów z całego województwa.

Najmłodsi harcerze popisywali się zręcznością na torze przeszkód, ćwiczyli spostrzegawczość i refleks podczas urządzonych zabaw i gier. Oceniano również wykonane przez dzieci latawce. Ogromne zainteresowanie wśród maluchów wzbudziły skoki spadochronowe oraz wystawa sprzętu lotniczego — samolotów i szybowców. Największe jednak wrażenie wywarły loty samolotem An-2. Dużo pracy przy organizacji tej imprezy włożył instruktor spadochronowy Aeroklubu Częstochowskiego Krzysztof Foltyński.

Uczestnicy Święta Zucha gościli I sekretarza KW PZPR Władysława Jonkisza, wojewodę częstochowskiego G. Lipowskiego oraz przedstawicieli wojska, Milicji Obywatelskiej i straży pożarnej w Częstochowie.

Józef Glanc

LISTY

FRANCISZEK, A NIE TADEUSZ

Szanowny Panie Redaktorze!

Byłoby może celowe przypomnieć osobom interesującym się baloniarstwem, a zwłaszcza **reprezentującym** ten sport, że nasz słynny pilot balonowy prof. Janik miał na imię FRANCISZEK. Niemiło było słuchać w dziesiątkach informacji w radio i telewizji, że zwycięzcą zawodów Gordona Bennetta w 1938 roku był obok kpt. A. Janusza — TADEUSZ Janik. Błąd powstał w relacji red. Bilika z Paryża. Red. Bilik ma prawo się mylić, ponieważ nie jest człowiekiem „z branży".

Ale reportaż Bilika emitowano m. in. w niedzielnych (3 lipca) wiadomościach sportowych TV w obecności dwóch naszych miłych Kolegów z APRL. Oczekiwało się, że skorzystają z okazji i sprostują — ale nie sprostowali.

Szkoda. Bo smutno to jakoś, że w kilka zaledwie lat po śmierci znakomitego lotnika nie pamięta się — w lotnictwie nawet — jak miał na imię.

Elżbieta Pogorzelska

KLUB·ISKRA

Eugeniusz Pakulak, ul. Wojska Polskiego 7/15, 72-500 Wolin, ma do odstąpienia numery „Małego Modelarza": 1, 12/74, 9, 12/77, 1/80, 7/81, 6, 7, 9/82, a także zeszyty TBiU: 2, 3, 5, 6, 10, 19, 22, 41, 42, 44, 48, 56, 57, 61, 62, 65, 66, 68, 69, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 80, 81, 82. W zamian pragnie otrzymać samoloty plastykowe produkcji czechosłowackiej i zachodniej oraz farby Humbrol.

Maciej Milewski, ul. Świerczewskiego 24 m 2, 87-800 Włocławek, poszukuje numeru 11/83 „Skrzydlatej Polski" oraz TBiU nr 3, 5, 10, 13, 17, 19, 22, 23, 25, 29, 32, 38, 41, 42, 47, 54. W zamian może zaoferować numery „Skrzydlatej Polski": 14, 16, 22, 25/82, 3, 5, 13/83, TBiU nr 83, książki: „Budowa kartonowych modeli samolotów", „Miniaturowe lotnictwo", „Bitwa o Wielką Brytanię", „Uwaga, wszystkie samoloty!", „Lubię majsterkować", „Budowa modeli dawnych okrętów", pozycja nr 9 z Biblioteczki „Skrzydlatej Polski", numery „Małego Modelarza": 2—3/69 oraz 6, 7, 8/83.

Jerzy Wronecki, ul. Chrobrego 27 m 67, 87-100 Toruń, odstąpi dwa roczniki „Skrzydlatej Polski" z lat 1980 i 1981 oraz luźne numery z lat 1982—1983.

Krzysztof Majewski, 05-504 Złotokłos, ul. St. Kostki 29, poszukuje pilnie 82 numeru TBiU z samolotem DH Mosquito oraz „Małego Modelarza" z samolotami Vickers Wellington i Mustang. W zamian przeznacza numery TBiU: 39, 41, 60, 65 i 70, bądź zapłaci gotówką.

Piotr Saczuk, Os. bl. 6/45, 28-366 Małogoszcz, woj. kieleckie, pilnie poszukuje TBiU, numerów „Skrzydlatej Polski" i „Żołnierza Polskiego", pozycji z Biblioteczki „Skrzydlatej Polski" oraz książek o lotnictwie i niesklejonych modeli samolotów, czołgów i okrętów. W zamian odda zdjęcia i informacje o samochodach, adresy firm samochodowych, książki przygodowe, słownik polsko-niemiecki i znaczki. Służy gotówką.

POCZTA LOTNICZA

RÓŻNICE DANYCH

Waldemar Pajdosz — Słupsk. Drobne różnice wymiarowe w różnych opisach i w „Lamusie" wynikają z przeliczeń z miar angielskich. Większe, gdy chodzi o wysokość samolotu, pochodzą stąd: czy mierzy się samolot na postoju, w linii lotu, a czasem nawet do końcówki łopaty śmigła. To samo dotyczy przeliczeń z mil/h na km/h. Nawet w przelicznikach mocy z KM na kW zdarzają się różnice, zwłaszcza z angielskich BHP.

Dziękujemy za cenne uwagi. Uzupełnieniem „Lamusa" jest dział „Monografie", w jakim są bardziej obszernie opisywane samoloty szczególnie zasłużone w rozwoju lotnictwa światowego.

Mariusz Wojtaszek — Choszczno. Rozbieżność w danych prędkości samolotów Su-7, jakie można znaleźć w różnych źródłach krajowych i zagranicznych, wynikają z pomiarów w locie na różnych wysokościach i z różnym obciążeniem, także zewnętrznym. To samo dotyczy danych „Harriera".

OGŁOSZENIA DROBNE

Udostępnię dokumentację lotni, motolotni, samolotów, silników, wiatrakowców. Nowicki, ul. Obornicka 29 m 2, 51-113 Wrocław. (ogł. nr 52)

Sprzedam niesklejone modele samolotów Airfix, Matchbox 1/72, ceny wysokie. Waldemar Madziara, Os. XXV-lecia PRL 4/8, 98-300 Wieluń. (ogł. nr 54)

Kupię lotnie, silnik lotniczy oraz inne materiały do budowy sprzętu latającego. Wiesław Papuga, ul. Kozielska 15/3. (ogł. nr 55)

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ: redaktor naczelny — Jerzy R. Konieczny, z-ca red. nacz. — Tadeusz Malinowski, sekretarz redakcji — Jerzy Zarębski, kierownicy działów — Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski, redaktor graficzny — Jolanta Kalita, redaktor techniczny — Irena Bąkowicz, sekretariat redakcji — Wanda Szawarska.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27-52-60 — kierownicy działów.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

TERMINY PRZYJMOWANIA PRENUMERATY:
— od prenumeratorów indywidualnych zamieszkałych w miastach siedzibach oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" — do dnia:
28 lutego 1983 r. — na II kwartał i dalsze okresy roku bieżącego,
31 maja 1983 r. — na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
31 sierpnia 1983 r. — na IV kwartał roku bieżącego.
— od instytucji, zakładów pracy i prenumeratorów indywidualnych zamieszkałych na wsi i w małych miasteczkach do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Cena prenumeraty: kwartalnie — 260 zł, półrocznie — 520 zł, rocznie — 1 040 zł.

WARUNKI PRENUMERATY:
1) dla osób prawnych — instytucji i zakładów pracy:
— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" zamawiają prenumeratę w tych oddziałach,
— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.
2) dla osób fizycznych — indywidualnych:
— osoby fizyczne zamieszkałe na wsi i w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli,
— osoby fizyczne zamieszkałe w miastach — siedzibach oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych nadawczo-oddawczych właściwych dla miejsca zamieszkania prenumeratora.
Wpłaty dokonują używając „blankietu wpłaty" na rachunek bankowy: Centrali Kolportażu Prasy i Wydawnictw w Warszawie, ul. Towarowa 28, nr konta NBP XV Oddział w Warszawie Nr 1153-201045-139-11.
3) Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto NBP XV Oddział w Warszawie Nr 1153-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 25 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 50 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 60 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

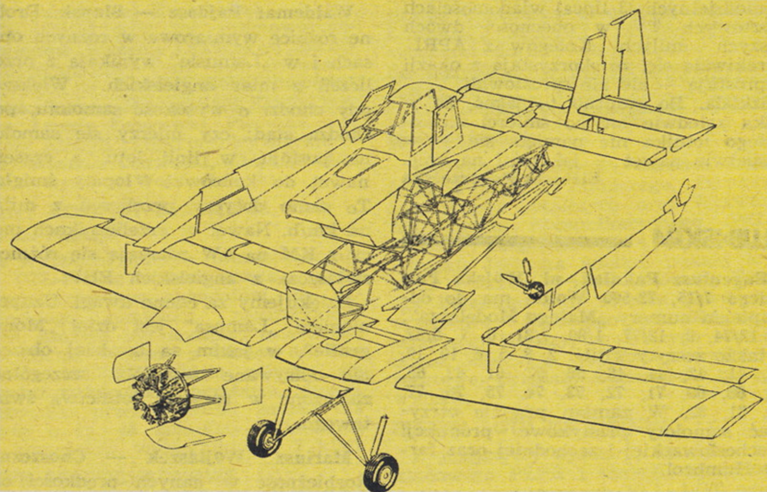
Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na pisemne zamówienie prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Numery bieżące są do nabycia w Ośrodku Informacyjnym Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 (w godz. 12—16.30).

Skład: Dom Słowa Polskiego, Warszawa, ul. Miedziana 11. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 22.09.1983 r. Zam. 4811. Zam. 4880. M-106. PL ISSN 0137-866x ● Nr ind. 37606

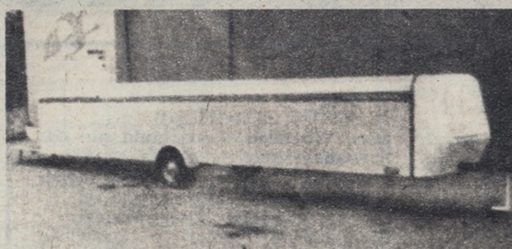


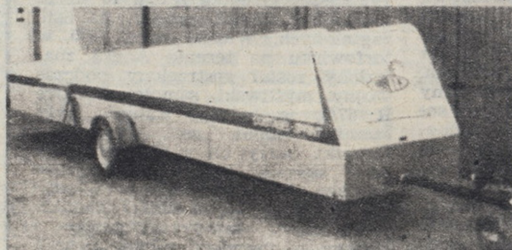
MINI-DROMADER

W WSK PZL-Mielec powstaje nowy samolot rolniczy PZL M-21, o którym pisaliśmy w SP nr 3/1983. Jego dane są następujące: rozpiętość — 14,51 m, długość — 9,48 m, wysokość — 3,82 m, masa startowa — 3 300 kg, masa ładunku agrochemicznego — 900 kg. Zdjęcie przedstawia mini-Dromadera przed rozpoczęciem prób w locie, zaś rysunek — jego podział technologiczny.



PRZYCZEPY





Przyczepy szybowcowe i do przewozu lekkich samolotów produkowane seryjnie w RFN. Przyczepy lat osiemdziesiątych są przeważnie kompozytowe. Istotną sprawą jest ich mała masa własna, umożliwiająca holowanie samochodami z silnikami średniej mocy.

BEZ LĄDOWANIA

Pierwszy raz pokazane zaopatrywanie w powietrzu samolotu jednomiejscowego A-10A Thunderbolt-II przez zbiornikowiec KC-135 zabierający do 118 000 dm³ paliwa. Przelew paliwa z prędkością 2—3 000 dm³/min teleskopowym przewodem sztywnym, z dwoma skrzydłami ustateczniającymi i sterującymi. A-10A zabiera do 7 542 kg paliwa.



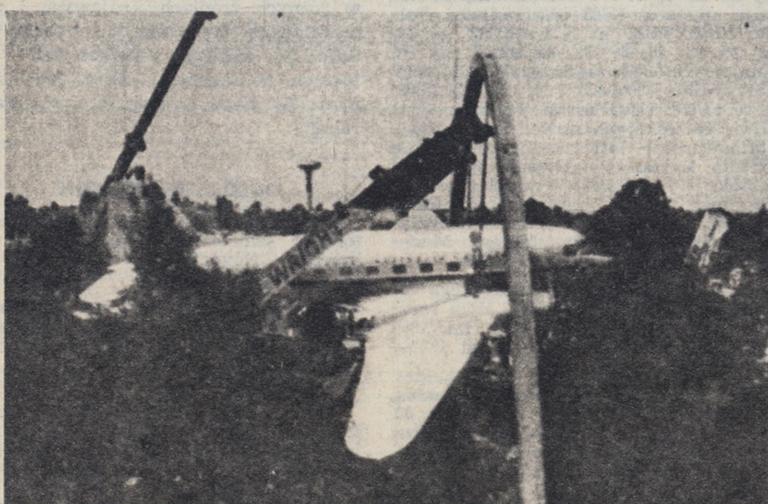
MISTRZ

Andrej Karetkin jest absolutnym lotniowym mistrzem ZSRR. Najlepszym w lotach na odległość, dokładność lądowania i w akrobacji. Obecnie w ZSRR istnieje 600 klubów i sekcji liczących ponad 10 000 pilotów lotniowych. Zbudowano też pewną liczbę amatorskich prototypów motolotni i ultralekkich motoszybowców.

Na zdjęciach: A. Karetkin z polską lotnią IL Zeta oraz różne lotnie przed startem.

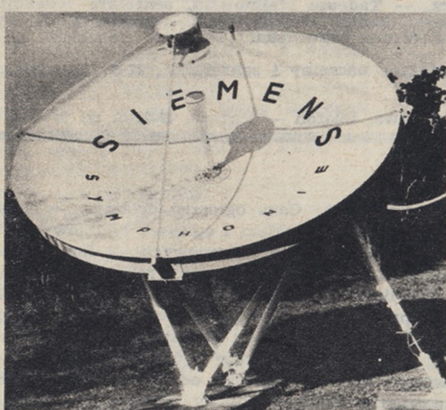






POMNIK

Pomnik-samolot transportowy DC-3 Dakota — ustawiony na lotnisku Tulla w Melbourne. Ten właśnie samolot latał nieprzerwanie od 1946 przez 26 lat w barwach towarzystwa lotniczego Trans Australia Airlines, pod nazwą Hawdon. Na zdjęciu: podwieszanie Hawdona pod stalowym łukiem na wysokości 5 m nad parkiem przylotniskowym.

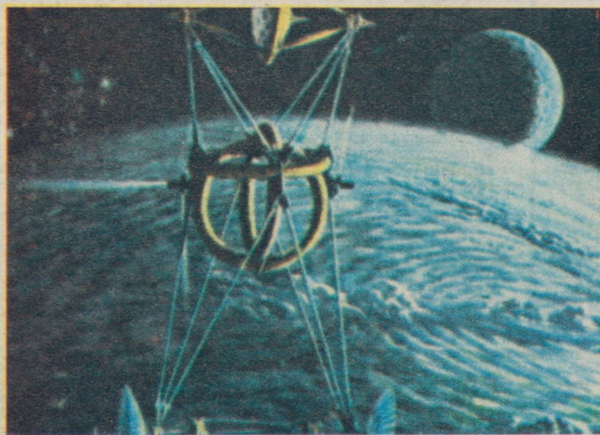


POPRZEZ SATELITĘ

Naziemna stacja łączności satelitarnej do przekazywania programów radiowych z Kolonii w RFN do Kigali (stolicy Rwandy w Afryce), poprzez satelitę francusko-zachodnioniemieckiego Symphonie. Lekka stacja z anteną o średnicy 4,5 m może być przewożona samolotem i po kilku godzinach jest gotowa do pracy. Łącznością TV poprzez satelitę Symphonie interesują się: Kamerun, Gabon, Kongo, Senegal i Uganda.

NA ORBICIE

Obraz G. Pokrowskiego: „Kosmiczna stacja radioprzekaźnikowa".



Zdjęcia i rysunki: A. Proszalek, J. Malejko, „Sputnik", „Letecky Obzor", „Siemens Presseinformation", archiwum.